

FIAT AUTO
BILANCIO CONSOLIDATO
1 9 9 7

924



Fiat Auto



FIAT AUTO

BILANCIO CONSOLIDATO 1997

INDICE

	pag.
Consiglio di Amministrazione, Collegio Sindacale e Società di Revisione	2
Principali dati economici e finanziari	3
Struttura di Fiat Auto	4
Relazione sulla gestione	5
Introduzione	6
Mercato	14
Vendite	18
Produzione	20
Investimenti	22
Innovazione tecnologica	24
Nuove iniziative	26
Ambiente	26
Attività finanziaria	30
Personale e Relazioni Sindacali	30
Fatti di rilievo intervenuti dopo la chiusura dell'esercizio ed evoluzione prevedibile della gestione	32
Bilancio consolidato al 31 dicembre 1997	40
Analisi dei risultati reddituali e della situazione patrimoniale e finanziaria	41
Stato patrimoniale consolidato	45
Conti d'ordine	46
Conto economico consolidato	47
Nota integrativa	48
Allegati	73
Relazione della Società di Revisione	78
Relazione del Collegio Sindacale al Bilancio consolidato	79

Fiat Auto S.p.A

Sede legale in Torino, Corso G. Agnelli, 200
Capitale Sociale versato L. 2.000 miliardi
Registro delle Imprese - Ufficio di Torino n. 2387/1978

CONSIGLIO DI AMMINISTRAZIONE

<i>Presidente</i>	Paolo Cantarella
<i>Amministratore Delegato e Direttore Generale</i>	Roberto Testore
<i>Consiglieri</i>	Giuseppe Alessandria Damien Clermont Carlo Gatto Carlo Mangiarino Ezio Gandini
<i>Segretario del Consiglio di Amministrazione</i>	Ezio Gandini

COLLEGIO SINDACALE

Federico Gamna - *Presidente*
Giovanni Peradotto
Pietro Fornier

SOCIETÀ DI REVISIONE

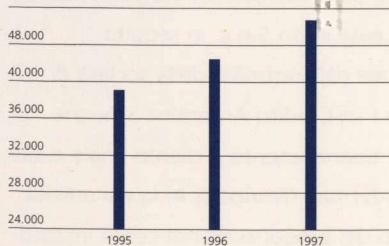
Price Waterhouse S.p.A.

PRINCIPALI DATI ECONOMICI E FINANZIARI

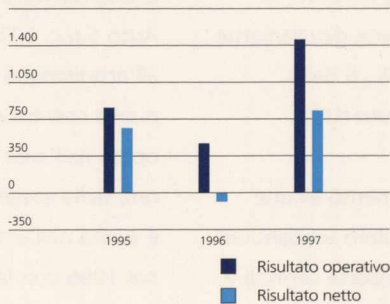
in milioni
di ECU

		in miliardi di lire	in miliardi di lire	in miliardi di lire
1997		1997	1996	1995
RISULTATI ECONOMICI				
26.146	Ricavi netti	50.734	42.502	39.093
1.662	Ammortamenti	3.224	2.919	2.464
756	Risultato operativo	1.468	470	814
87	Oneri (proventi) finanziari netti	170	91	(17)
591	Risultato prima delle imposte	1.147	332	775
383	Risultato netto di Fiat Auto	743	(193)	583
402	Risultato netto di Fiat Auto e di Terzi	779	(75)	616
2.063	Autofinanziamento (risultato netto di Fiat Auto e di Terzi più ammortamenti)	4.003	2.844	3.080
DATI PATRIMONIALI AL 31 DICEMBRE				
32.984	Totale attività	64.001	51.941	36.110
(47)	Posizione finanziaria netta	(92)	(2.214)	(9)
5.787	Patrimonio netto di Fiat Auto	11.228	9.614	10.353
5.932	Patrimonio netto di Fiat Auto e di Terzi	11.510	9.876	10.541
ALTRI DATI STATISTICI				
1.338	Investimenti	2.597	3.248	3.291
534	Ricerca e sviluppo	1.036	972	954
118.109	Dipendenti al 31.12 (numero)	118.109	116.144	114.386
3.224	Costo del lavoro	6.256	5.731	5.645
INDICI				
2,9%	Risultato operativo su ricavi netti	2,9%	1,1%	2,1%
12,4%	Risultato operativo su capitale investito netto medio	12,4%	4,2%	8,1%
1,5%	Risultato netto di Fiat Auto e di Terzi su ricavi netti	1,5%	(0,2)%	1,6%
7,1%	Risultato netto su patrimonio netto medio di Fiat Auto	7,1%	(2)%	5,9%

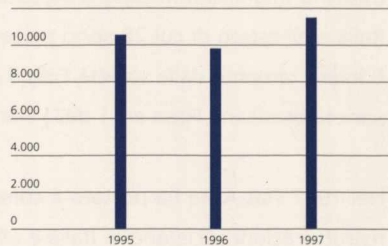
RICAVI NETTI
(in miliardi di lire)



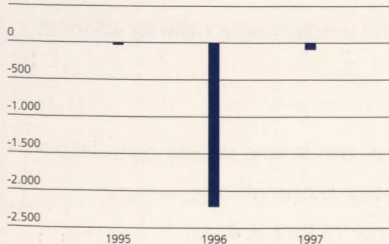
**RISULTATO OPERATIVO E
RISULTATO NETTO** (di Fiat Auto e di Terzi)
(in miliardi di lire)



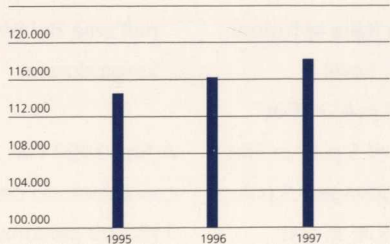
PATRIMONIO NETTO (di Fiat Auto e di Terzi)
(in miliardi di lire)



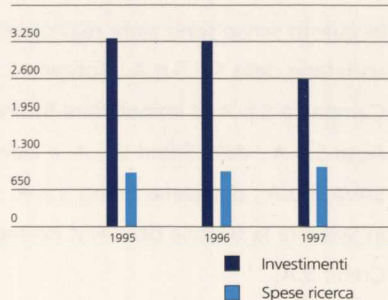
POSIZIONE FINANZIARIA NETTA
(in miliardi di lire)



DIPENDENTI
(unità)



**INVESTIMENTI E
SPESE DI RICERCA**
(in miliardi di lire)



STRUTTURA DI FIAT AUTO

Fiat Auto ha operato sui mercati nazionali ed internazionali con i marchi Fiat, Lancia, Alfa Romeo, Innocenti e Maserati.

È presente in 30 paesi con 100 società controllate e 37 collegate, delle quali 41 aventi sede in Italia.

L'attività produttiva, suddivisa nelle tecnologie di stampaggio, meccanica, assemblaggio e plastica è effettuata in 26 stabilimenti di cui 19 in Italia, 3 in Polonia, 1 in Brasile, Venezuela e Argentina.

Altri stabilimenti fanno capo alla joint-venture con il Gruppo PSA (1 stabilimento in Francia ed 1 in Italia) e a licenziatarie estere come la Tofas Turk Automobil Fabrikasi del Gruppo Koc in Turchia, la El Nasr Automotive Manufact. co. in Egitto, l'Automakers Ltd. in Sud Africa, la Premier Automobiles Ltd in India ed altre licenziatarie minori in Africa ed in paesi dell'estremo oriente.

L'attività commerciale in Europa è svolta attraverso una rete di concessionari e di succursali dirette che coprono circa 3.300 punti di vendita di cui 970 in Italia.

L'attività finanziaria fa capo a 36 società dislocate in Italia e all'estero di cui 28 sono partecipate direttamente o indirettamente dalla società Fidis S.p.A., 6 dalla società brasiliana Fiasa ed 1 dalla Fiat Auto (UK).

Nel 1997 Fiat Auto ha portato a compimento alcune ristrutturazioni societarie in Italia e all'estero tendenti ad ottimizzare il quadro complessivo delle risorse centrali e periferiche finalizzate a sviluppare modelli omogenei di gestione nelle diverse aree operative: produttive, commerciali, finanziarie e amministrative.

In questo senso sono state realizzate: in Italia le fusioni societarie della Sifi S.p.A., Sofigem S.r.l., Sevel Campania S.p.A. e Immobiliare Bruino S.p.A. in Fiat Auto S.p.A.; della Sifind S.p.A. e Fidiscard S.p.A. in Fiat SAVA S.p.A.; di Savafactoring S.p.A. in Savagest S.p.A.; in Svizzera la fusione della Fiat Finance S.A. in Fiat Credit S.A..

La Maserati Partecipazioni S.p.A. ha scorporato la propria attività industriale e commerciale alla Maserati S.p.A. cedendo successivamente il 50% della stessa alla Ferrari S.p.A. che ne ha assunto la gestione.

Le altre variazioni intervenute nel 1997 nell'area di consolidamento di Fiat Auto riguardano:

- il consolidamento con il metodo del patrimonio netto della Fiat Ges.co S.c.p.A. nella quale sono confluite le strutture amministrative e fiscali di alcune società del Gruppo Fiat. Tale cambiamento si è reso necessario per rispettare il principio dettato dal D.L. 127/91 il quale prescrive che il bilancio deve essere redatto con chiarezza e deve rappresentare in modo veritiero e corretto la situazione patrimoniale e finanziaria e il risultato economico del complesso delle imprese costituito dalla controllante e dalle controllate. Pertanto, il consolidamento integrale di Fiat Ges.co S.c.p.A., pur essendo controllata da Fiat Auto S.p.A., avrebbe comportato l'inclusione di costi per prestazioni di servizi e per il personale di competenza di altre società del Gruppo Fiat.
- l'inserimento nell'area di consolidamento con il metodo dell'integrazione globale della società Fiat Credit France S.A. e delle sue partecipate Fiat Location Auto S.n.c. e Fiat Lease Auto S.n.c. in seguito all'acquisizione totale del controllo, della società di nuova costituzione Fiat Credito Argentina S.A. che opera nell'area del finanziamento a cliente finale e alle reti, della società Intermap (France) S.A. la cui attività è svolta nell'ambito del progetto grandi centri iniziato nel 1996 con la finalità di presidiare e costruire punti di vendita nelle principali città europee, della società Fiat Auto Location S.a.s. costituita in joint-venture con la società ABN-Ambro Lease Holding che opera nell'area dei servizi e precisamente nelle locazioni di lunga durata.

A fine 1997 Fiat Auto, con le sole società consolidate con il metodo dell'integrazione globale, occupa 118.109 persone di cui 72.883 in Italia.

Il 1997 è stato un anno di grandi cambiamenti per la nostra società. Iniziamo con la presentazione del bilancio, che ci mostra i risultati della nostra gestione. Il bilancio è uno strumento importante per valutare la performance della nostra società e per prendere decisioni strategiche. In questo documento, presentiamo i risultati della nostra gestione e discutiamo le sfide che ci sono state presentate. Il bilancio ci mostra che abbiamo raggiunto i nostri obiettivi e che la nostra gestione è stata efficace. Tuttavia, ci sono state alcune sfide che abbiamo dovuto affrontare, e che ci hanno permesso di migliorare la nostra performance. In futuro, ci sono alcune sfide che dobbiamo affrontare, e che ci permetteranno di migliorare la nostra performance. In conclusione, il bilancio ci mostra che abbiamo raggiunto i nostri obiettivi e che la nostra gestione è stata efficace. Tuttavia, ci sono state alcune sfide che abbiamo dovuto affrontare, e che ci hanno permesso di migliorare la nostra performance. In futuro, ci sono alcune sfide che dobbiamo affrontare, e che ci permetteranno di migliorare la nostra performance.

INTRODUZIONE

Il 1997 di Fiat Auto in sintesi

Il 1997 è stato un anno positivo per Fiat Auto. Lo testimoniano il record storico di vetture vendute in Italia, Europa e resto del mondo, quasi 2.740.000; il forte rilancio di un marchio prestigioso come Alfa Romeo con l'Alfa 156, la prima vettura del Marchio premiata come "auto dell'anno 1998"; il notevole impulso impresso al processo di globalizzazione che ha visto, tra l'altro, l'avvio di importanti iniziative in India e in Russia.

A ciò si aggiungono, da un lato, gli ulteriori progressi compiuti dall'Azienda sul fronte dello sviluppo con l'innovazione dei prodotti e l'ampliamento dell'offerta di servizi alla clientela, e, dall'altro lato, la razionalizzazione dei processi e lo sviluppo organizzativo, anche attraverso terziarizzazione di attività non direttamente connesse al prodotto.

Inoltre, Fiat Auto ha fatto proprio il Sistema di Valori e Politiche del Gruppo Fiat dandone attuazione attraverso i piani e i programmi di tutte le funzioni dell'Azienda.

L'andamento dei mercati automobilistici

La crescita dell'Azienda nel 1997 si inquadra in un favorevole momento dei mercati automobilistici in Europa Occidentale, nei Paesi dell'Est e in Sud America.

La domanda europea ha infatti registrato un aumento del 4,7% rispetto al 1996, raggiungendo i 13,3 milioni di unità. Il maggior contributo a tale incremento è venuto dal mercato italiano che ha risposto ben oltre le attese agli incentivi governativi al rinnovo del parco circolante introdotti all'inizio dell'anno. Le immatricolazioni in Italia, dopo un lungo periodo di stagnazione, hanno così superato i 2.400.000, circa il 40% in più del 1996. Il brillante andamento della domanda in Italia, oltre a imprimere una rilevante spinta alla ripresa dell'economia del Paese, ha avuto importanti conseguenze in termini di riduzione dell'impatto ambientale degli autoveicoli e di innalzamento dei livelli di sicurezza.

L'espansione della domanda in Italia ha più che compensato la generale fiacchezza del mercato europeo, che ha registrato una crescita oltre la media nel Regno Unito, in Spagna e Polonia, una sostanziale stabilità in Germania e un regresso in Francia.

In questo scenario Fiat Auto ha chiuso l'anno con una crescita delle immatricolazioni in Europa dell'11,8%, sensibilmente superiore all'incremento della domanda. In particolare,

L'Azienda ha risposto con prontezza all'impennata del mercato italiano, dove ha venduto 300.000 vetture in più rispetto al 1996 e ha sostanzialmente mantenuto la sua quota. La necessità di corrispondere alla crescita molto sostenuta della domanda in Italia ha tuttavia comportato una minore disponibilità di prodotto per altri mercati europei, nei quali la presenza di Fiat Auto si è perciò ridotta. Va anche ricordato che un marchio importante come Alfa Romeo non ha potuto disporre, fino all'autunno, del modello centrale della gamma, l'Alfa 156, che fin dal lancio ha riscosso un grande successo.

***Pur** considerando questi elementi non favorevoli, Fiat Auto ha incrementato la sua quota del mercato europeo, che è salita dall'11,2% del 1996 al 12%. Fiat Punto è stata in assoluto la vettura più venduta in Europa.*

***Per** quanto riguarda gli altri mercati, quello sudamericano ha registrato un andamento positivo. In Brasile la domanda ha raggiunto livelli record (+11,7% rispetto al 1996), benché negli ultimi mesi dell'anno si siano avvertite in misura crescente le ripercussioni negative della crisi finanziaria nei Paesi asiatici: l'innalzamento dei tassi di interesse e le severe misure fiscali adottate dal governo del Paese a difesa del real hanno infatti fortemente rallentato i consumi, tra cui quelli automobilistici. Non hanno invece sostanzialmente risentito della crisi il mercato argentino, che prosegue nella sua ripresa (+14,4%), e quello venezuelano (+180%).*

***Complessivamente**, le vendite di Fiat Auto in Sud America hanno rispecchiato l'andamento favorevole della domanda. Notevole è stato il successo dei modelli Fiat Palio, Siena e Palio Weekend.*

***Questa** famiglia di vetture, pensata per offrire la più articolata possibilità di scelta ai clienti, sta dimostrando la sua capacità di corrispondere alle diverse esigenze dei Paesi avviati verso la motorizzazione di massa. Venduta ormai in 650.000 esemplari in tutto il mondo dal suo lancio nell'aprile del 1996, la World Car di Fiat Auto costituisce l'asse portante dei programmi di espansione dell'Azienda sui mercati ad alto potenziale di sviluppo.*

***In** Polonia il mercato ha registrato una crescita particolarmente elevata (+27,5%) e l'ingresso di nuovi e aggressivi concorrenti; Fiat Auto ha venduto 178.000 vetture, 15.000 in più rispetto al 1996. In Turchia, superata una sfavorevole congiuntura economica, la domanda ha fatto registrare un incremento di circa il 45%; le vendite operate dalla società licenziataria hanno raggiunto le 93.000 unità.*

Risultati economici

I soddisfacenti risultati commerciali del 1997 hanno permesso a Fiat Auto di conseguire un fatturato consolidato di quasi 51.000 miliardi di lire, con un incremento del 20% sul 1996.

Il conto economico si è chiuso con un risultato netto pari a 779 miliardi di lire, contro un analogo valore negativo per 75 miliardi di lire nell'anno precedente.

Grazie all'aumento dei volumi di vendita e alle azioni rivolte alla costante riduzione dei costi di produzione e di struttura, la redditività del Settore è sensibilmente migliorata. In particolare, il risultato operativo è stato di 1.468 miliardi, superiore di 1.000 miliardi circa rispetto al 1996, e pari al 2,9% del fatturato netto, contro l'1,1% nel 1996. A questo risultato positivo hanno contribuito sia le attività industriali e commerciali europee ed extraeuropee, tra le quali soprattutto quelle di Fiasa in Brasile, sia quelle finanziarie.

Il miglioramento della redditività ha favorevolmente influenzato l'autofinanziamento, che è risultato pari a circa 4.000 miliardi di lire (rispetto ai 2.850 del 1996), azzerando la situazione debitoria dell'Azienda e coprendo interamente gli investimenti in attivo fisso, ammontati a circa 2.600 miliardi di lire.

Gli investimenti programmati si inseriscono nel quadro più generale del fondamentale obiettivo strategico del Gruppo Fiat che è la creazione di valore da perseguire contemporaneamente con il miglioramento della redditività operativa e il contenimento strutturale del capitale investito.

Le strategie di sviluppo di Fiat Auto

Nel corso del 1997, l'Azienda ha proseguito nell'attuazione delle sue strategie di sviluppo che si fondano su tre linee guida: la globalizzazione, l'allungamento della catena del valore e il continuo rinnovo della gamma prodotti.

Per quanto riguarda il processo di globalizzazione delle attività, Fiat Auto ha deciso di concentrare gli investimenti su un selezionato gruppo di Paesi emergenti che presentano alti tassi di crescita del mercato automobilistico. Si tratta del Brasile e dell'Argentina in Sud America, della Polonia, della Russia e della Turchia in Europa, dell'India e della Cina in Asia. Accanto a queste aree prioritarie si collocano quelle in cui si offrono specifiche opportunità di crescita, come il Venezuela, il Marocco, il Sud Africa e, se si concluderanno positivamente i negoziati in corso, la Thailandia e il Vietnam.

Nel 1997, Fiat Auto ha confermato il grande impegno per dare concretezza a questo orientamento strategico. Innanzitutto, è da ricordare l'avvio della produzione nel nuovo stabilimento di Cordoba, in Argentina, che ha fabbricato 48.000 vetture Fiat Palio e Siena. Tra le nuove iniziative, due delle più rilevanti riguardano l'India e la Russia. In India, dagli inizi dello scorso anno è diventata operativa la Società Fial (Fiat India Automobilies Limited) con capitale sociale interamente posseduto da Fiat Auto. La Fial ha iniziato la realizzazione di un nuovo stabilimento a Ranjangaon, nello Stato del Maharastra, che produrrà a regime 100.000 unità l'anno dei modelli Fiat Palio, Siena e Palio Weekend del Progetto "world car 178". L'iniziativa, come del resto è caratteristica comune a tutti i progetti di investimento internazionale del Settore e presupposto del loro successo, prevede la progressiva crescita del contenuto locale della produzione, attraverso il coinvolgimento e l'insediamento dei fornitori italiani ed esteri dell'Azienda. L'inizio dell'attività produttiva in India è previsto per la fine del 1999. La Fial, inoltre, assumerà la maggioranza di una joint venture con la Società Premier Automobilies Limited per la produzione del modello Fiat Uno nello stabilimento di Kurla (Bombay).

In Russia, dopo gli accordi definitivi sottoscritti nel febbraio del 1998, Fiat Auto ha costituito la joint venture Zao Nizhegorod Motors con la Società GAZ e la Banca Europea per la Ricostruzione e lo Sviluppo. La nuova Società avrà la missione di produrre (nello stabilimento di Nizhny Novgorod, 400 km ad est di Mosca), vendere e assistere in Russia tre vetture Fiat: la Fiat Marea, la Siena e la Palio Weekend. La capacità produttiva a regime raggiungerà le 150.000 auto con un alto livello di integrazione locale. L'avvio della produzione è previsto per l'autunno di quest'anno.

Inoltre, sempre nel corso del 1997 sono state poste le basi per altri importanti iniziative di sviluppo della presenza internazionale di Fiat Auto. In Turchia è stato firmato un accordo che rinsalda i tradizionali legami con la Società Koc Holding, da trent'anni partner nella joint venture Tofas. L'accordo prevede la realizzazione, a partire dalla metà di quest'anno, delle "world car" Fiat Palio, Siena e Palio Weekend, per una produzione a regime di 130.000 unità l'anno, e l'attribuzione a Fiat Auto delle principali responsabilità della gestione industriale e commerciale delle vetture prodotte nel Paese e di quelle importate. In Sud Africa è stato firmato il contratto con Automakers per la produzione à façon della Fiat Uno e, a partire dal 1999, dei modelli del progetto "world car", che verranno poi commercializzati dalla nuova Società Fiat Auto South Africa (FASA). In Marocco la Società Somaca, che già produce à façon il modello Fiat Uno, ha avviato la fabbricazione della Fiat Siena che sarà seguita, nel corso dell'anno, dalla Fiat Palio. Per quel che riguarda la Cina, sono proseguiti gli studi di fattibilità e i contatti per verificare le opportunità di realizzare in quel Paese il Progetto 178 di "world car".

Oltre a ciò, il processo di globalizzazione del Settore prevede lo sviluppo di nuove sinergie con altre imprese del Gruppo Fiat, in particolare con l'Iveco. In Brasile, Fiat Auto e Iveco stanno realizzando uno stabilimento per la produzione in comune dei veicoli commerciali leggeri Fiat Ducato e Iveco Daily.

La seconda linea guida sulla quale Fiat Auto è incamminata è l'allungamento della catena del valore attraverso lo sviluppo di un'offerta completa e innovativa di servizi connessi non soltanto alla vendita di automobili nuove ma anche al parco circolante.

L'attenzione che il Settore sta concentrando sui servizi – di natura finanziaria, assicurativa e assistenziale – risponde, innanzitutto, ad una precisa evoluzione della domanda: nei mercati più evoluti il cliente non richiede più soltanto il prodotto "auto", ma il "servizio mobilità" che gli assicuri la "tranquillità" di risposte pronte alle diverse esigenze che sorgono durante il ciclo di vita di un'automobile.

Lo sviluppo dei servizi, inoltre, rappresenta un'importante opportunità di diversificazione e di crescita del giro d'affari delle reti di vendita, in un contesto competitivo che impone una severa opera di riduzione dei costi, tra i quali quelli di distribuzione sono i più rilevanti.

Infine, i servizi a valore aggiunto costituiscono un fattore sempre più importante per innalzare la redditività dell'Azienda e per controbilanciare gli impatti negativi delle ciclicità che caratterizzano il mercato automobilistico.

Nell'ambito di Fiat Auto, è proseguita con successo l'integrazione delle attività finanziarie della Fidis, il cui supporto allo sviluppo del Settore è stato significativo e si è esteso a nuovi mercati nell'ambito del processo di globalizzazione. I finanziamenti ai clienti finali hanno registrato nel 1997 una crescita in termini di livelli di attività e di risultati economici: infatti, i volumi hanno superato i 13.000 miliardi (+34% rispetto al 1996) e i veicoli finanziati sono stati 826.000 (+21%), con una quota sulle vendite di Fiat Auto di circa il 29%.

La responsabilità dello sviluppo e del lancio degli altri servizi è attribuita a Targa Service. Questa società, che si avvale anche delle competenze di primari partner internazionali, nel corso del 1997 ha riorganizzato le proprie strutture per famiglie di "moduli di servizio" raggruppate in tre aree: "servizi di mobilità", "assicurazione e assistenza" e "integrazione gestione cliente". Complessivamente, i moduli già operativi sono 13; altri cinque lo saranno nel corso del 1998 e, come quelli già attivati, verranno progressivamente estesi a tutti i mercati europei ed extra-europei in cui Fiat Auto opera.

Terza linea guida dello sviluppo dell'Azienda è la costante attenzione all'innovazione del prodotto. Anche da questo punto di vista il 1997 è stato un anno di intensa attività coronato, come già ricordato, dal lancio dell'Alfa 156, equipaggiata nelle versioni diesel da un rivoluzionario sistema di iniezione "common rail" che consente alte prestazioni e bassi consumi e che verrà gradualmente esteso a tutta la gamma diesel dei marchi di Fiat Auto. Va sottolineato che il premio "auto dell'Anno 1998" attribuito all'Alfa 156 costituisce il terzo riconoscimento del genere, negli ultimi quattro anni, che viene conquistato da una vettura di Fiat Auto.

Tra le altre novità del 1997, oltre alla media Alfa e alle Fiat Siena e Fiat Palio Weekend, occorre segnalare il ritorno della Lancia nel prestigioso segmento delle grandi coupé, con la Lancia k Coupé, il rinnovo della gamma della Lancia Y, con l'adozione del motore Fire 1.2 16v e la versione Elefantino rivolta al pubblico giovane, la realizzazione della Fiat Marea Bipower, caratterizzata dalla doppia alimentazione a benzina e a metano e studiata per ridurre l'impatto ambientale grazie alla riduzione dei consumi e delle emissioni. Importanti aggiornamenti nei contenuti hanno arricchito la gamma di Fiat Punto e, per ciò che riguarda i motori, le Alfa 145 e 146. Nel campo dei veicoli commerciali è stato lanciato il nuovo Marengo, destinato al trasporto leggero, sulla base della Fiat Marea Weekend.

L'innovazione dei prodotti prosegue a ritmo sempre sostenuto. Nel marzo del 1998 è stata lanciata la Fiat Seicento, l'innovativa city car, prodotta nello stabilimento polacco di Tychy, che raccoglie l'eredità della Fiat Cinquecento reinterpretando, nella chiave più moderna, la grande tradizione di Fiat Auto in questo particolare segmento di mercato. Nei prossimi mesi sarà poi la volta della nuova ammiraglia Alfa Romeo, che completerà il programma di pieno rilancio del marchio, della Multipla Fiat, una vettura particolarmente originale nelle caratteristiche di stile, funzionalità e tecnica, e infine della Fiat Palio Pick-up, che arricchirà ulteriormente i modelli del Progetto 178 "world car".

Parallelamente alle strategie di sviluppo, Fiat Auto ha inoltre continuato a dedicare grande attenzione all'innalzamento della qualità, i cui indici sono in costante miglioramento, e alla riduzione dei costi.

Per ciò che concerne i costi, la strategia dell'Azienda è operare con decisione per ridurre sia quelli di distribuzione, sia quelli unitari di prodotto, sia quelli di struttura. Quanto ai costi di distribuzione, le linee di intervento riguardano la razionalizzazione delle reti distributive e, come già accennato, l'allargamento ai servizi dell'offerta globale da parte dei concessionari. Relativamente ai costi unitari di prodotto, va ricordato il progetto "Global

sourcing", avviato per migliorare la qualità e la competitività dei prodotti attraverso lo sviluppo di una rete internazionale di fornitori e la riorganizzazione su scala globale degli acquisti. Un'altra area di intervento finalizzata alla riduzione del costo del prodotto è la standardizzazione e la semplificazione di componenti e sottosistemi. Infine, per ciò che riguarda i costi di struttura, sono in corso numerosi progetti di razionalizzazione dei processi aziendali in termini di outsourcing di attività che vengono condivise con altri Settori del Gruppo Fiat, alla ricerca di sinergie, efficienze e messa in comune delle competenze e delle risorse in importanti aree di servizio.

Prospettive '98

Lo scenario economico europeo dovrebbe registrare un consolidamento della ripresa già in atto dallo scorso anno. La creazione dell'Unione Economica e Monetaria, fondamentale traguardo lungo il cammino di integrazione del Continente, rafforzerà il clima di fiducia delle imprese e dei consumatori. I benefici in termini di maggior vivacità della domanda saranno, tuttavia, attenuati dall'esigenza dei governi europei di proseguire nell'opera di risanamento che impedirà una rapida riduzione della pressione fiscale complessiva che grava sull'economia.

Nei Paesi emergenti di interesse per l'Azienda, e in particolare in Argentina, Polonia e Turchia, si dovrebbero conseguire tassi di crescita piuttosto sostenuti. Più incerto appare il quadro del Brasile, dove maggiormente si sono fatte sentire le ripercussioni della crisi finanziaria che nella seconda parte dello scorso anno ha colpito i Paesi del Sud Est asiatico estendendosi ad altre aree. Tuttavia, i più recenti segnali sembrano indicare che la prontezza di risposta del governo brasiliano nell'arginare la crisi con interventi congiunturali e strutturali sta riportando l'economia del Paese verso una situazione di miglior equilibrio che lascia prevedere una ripresa nel volgere di un ragionevole arco di tempo.

In questo scenario, si prevede che il mercato automobilistico europeo vedrà proseguire la fase di graduale crescita. In Italia, la fine degli incentivi fiscali per il rinnovo del parco circolante comporterà un ridimensionamento della domanda, che rallenterà di circa l'8-10%, attestandosi comunque, in ragione d'anno, su volumi superiori a quelli considerati fisiologici. Per l'Europa dell'Est, le attese sono per un andamento molto vivace del mercato.

Il 1998 non vedrà soluzione di continuità nella tendenza ad un sempre più severo e stringente confronto competitivo tra i vari costruttori mondiali. L'innovazione nell'industria automobilistica è incalzante; i piani di investimento imposti dall'imperativo della globalizzazione assorbono crescenti risorse; il mantenimento delle posizioni sul mercato

genera forti pressioni sui prezzi che, in Europa, tenderanno ad accentuarsi per effetto della sempre maggiore trasparenza ed omogeneità indotta dall'avvento della moneta unica.

Consapevole delle sfide che operare in un tale contesto comporta, Fiat Auto intende proseguire con determinazione e rapidità sulla strada dello sviluppo secondo le linee strategiche della creazione di valore, della globalizzazione, della continua innovazione di prodotti e servizi e della razionalizzazione delle strutture.

Particolare attenzione, dunque, verrà riservata al conseguimento di una sempre maggiore efficienza nella gestione del capitale investito e alla ricerca di tutti gli ambiti di miglioramento dei ricavi e dei costi.

Il processo di globalizzazione dovrà affrontare, secondo i tempi previsti, il passaggio dalla fase di progetto a quella di piena realizzazione delle iniziative industriali programmate in Turchia, Russia e India.

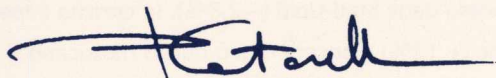
Il piano di rinnovo della gamma prodotto proseguirà senza sosta secondo la logica del "6x2", che prevede per ciascun modello un ciclo di vita di sei anni al termine del quale segue il lancio di una nuova vettura che può trarre beneficio da una significativa parte degli investimenti in attivo fisso già realizzati.

Sul versante delle strutture, continueranno le azioni destinate a rendere più leggero ed agile l'apparato industriale, attraverso l'outsourcing, l'integrazione degli stabilimenti mondiali, la flessibilità di impiego delle risorse umane.

Per quanto impegnative siano le sfide che l'Azienda sarà chiamata a sostenere, i successi conseguiti lo scorso anno stanno a dimostrare non solo la validità delle sue strategie, ma la qualità delle persone che, in ogni funzione e in ogni ruolo, quotidianamente le attuano con forte spirito di squadra, dedizione e passione per il loro lavoro.

Sono soprattutto le loro capacità professionali, le loro competenze, il loro alto grado di coinvolgimento che permettono a Fiat Auto di guardare con serenità alle prospettive future.

P. Cantarella
Presidente



R. Testore
Amministratore Delegato



MERCATO

Nel 1997 il mercato automobilistico mondiale è cresciuto lievemente rispetto all'anno precedente.

L'incremento della domanda in Europa e in America Latina (seppure quest'ultima in trend negativo nell'ultima parte dell'anno), ha contribuito in modo determinante al positivo andamento globale. Altre importanti aree hanno fatto invece registrare flessioni. È il caso di Stati Uniti, Giappone e Francia.

In Europa Occidentale la domanda è stata sollecitata soprattutto dagli incentivi del Governo italiano. Complessivamente, le immatricolazioni sono state 13.288.000, con un incremento del 4,7% rispetto all'anno prima.

Ecco l'andamento dei principali mercati.

- **Italia:** sono 2.412.000 le automobili vendute, con un incremento del 39,2% rispetto al '96. Gli incentivi hanno avuto un impatto di gran lunga superiore alle aspettative; lo stimolo ha agito soprattutto sui segmenti A e B e nelle regioni meridionali del Paese, dove era stata più forte la flessione degli ultimi quattro anni. Gli incentivi sono stati un'operazione positiva anche per lo Stato che così ha beneficiato di un positivo incremento del gettito erariale. Il rinnovo del parco automobilistico ha permesso di migliorare in modo rilevante l'impatto ambientale.

Gli incentivi si sono quindi rivelati e confermati nel corso dell'anno come elemento premiante per il cliente, per l'ambiente, per l'occupazione e per lo Stato, oltre che per un settore trainante per l'economia nazionale quale quello dell'automobile.

- **Francia:** il mercato ha assorbito, complessivamente, 1.695.000 vetture, con una flessione del 20,1% rispetto al '96. Sull'andamento negativo ha influito oltre alla crisi economica, anche la conclusione degli incentivi, avvenuta senza che fossero preparate strategie di avvicinamento graduale.

- **Spagna:** il mercato, in ripresa, ha chiuso il '97 su 1.016.000 unità, con un incremento dell'11,3% rispetto al '96. Questo Paese sta raccogliendo i risultati positivi previsti dall'introduzione del piano strutturale Prever, teso a incentivare il rinnovo del parco, sostituendo le misure congiunturali di rottamazione con misure strutturali non legate a scadenze.

- **Germania:** mercato sostanzialmente stabile, 3.426.000 le nuove immatricolazioni, con un incremento dello 0,8% rispetto al '96. Il valore è lontano dai livelli raggiunti nel biennio '91-'92, seguiti al boom dell'unificazione (circa 4 milioni di vetture).

- **Gran Bretagna:** continua la ripresa della domanda che ha consentito di raggiungere i livelli degli anni Ottanta. Le vendite sono state 2.180.000, con un incremento del 7,1% rispetto al '96.

Buoni gli andamenti negli altri Paesi europei, dove solo in tre mercati si sono registrate flessioni: Austria (– 10,4%), Portogallo (– 2,4%) e Belgio (– 1,4%). Chiari segni di ripresa vengono invece dalla penisola scandinava: Svezia (+ 22,3%), Finlandia (+ 8,8%) e Norvegia (+ 2,1%). Positivi anche i risultati in Grecia (+ 16,5%) e in Irlanda (+ 18,5%).

In **Europa Orientale** i risultati globali sono stati molto positivi, grazie soprattutto al buon andamento della domanda in Polonia (+ 27,5%, 476.000 vetture vendute). In Turchia, superata la congiuntura economica negativa, la domanda ha registrato un incremento del 44,9%, portando le vendite globali a 336.000 unità.

In **Nord America** i tre mercati dell'area Nafta (Stati Uniti, Canada e Messico) nel '97 hanno subito una flessione dello 0,6%, con una domanda globale di 9,3 milioni di vetture. Si è trattato di un calo congiunturale, determinato dagli Stati Uniti (– 2,8%). In crescita il mercato canadese (+ 12%) e ancora di più quello messicano (+ 51,7%) passato da 200.000 a 304.000 vetture.



1

1. Coupé Fiat 2.0 20v Turbo.
2. Fiat barchetta nella versione Limited Edition.
3. Fiat Marea berlina.
4. Fiat Marea Weekend.



2



3



4

In **Giappone** si è verificata una flessione del 6% (4,4 milioni di vetture vendute). Il calo è da attribuire in buona parte all'aumento dell'imposizione fiscale decisa dal Governo nell'aprile '97.

In **America Latina** il 1997 è stato un anno positivo per l'automobile, con un incremento della domanda superiore al 15%. In Brasile le vetture vendute sono state 1.566.000 (massimo storico) con un incremento dell'11,7% rispetto al '96. Questo risultato è stato raggiunto nonostante le imposizioni fiscali varate a novembre a fronte della crisi innescata dai paesi orientali. Infatti in chiusura d'anno si è verificata la cosiddetta "crisi di Hong Kong" con il crollo delle borse e delle valute di numerosi paesi del Sud Est Asiatico con ricadute anche sul Giappone. L'effetto di tale crisi, generata dalla fragilità delle economie coinvolte, fortemente indebitate verso l'estero, si è fatto sentire pesantemente in Sud America, in particolare in Brasile.

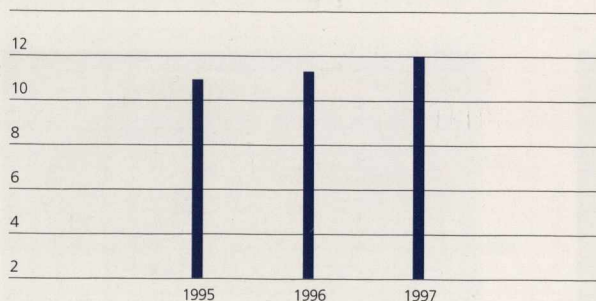
Il segmento delle vetture di piccola cilindrata continua a rappresentare la parte più significativa della domanda (il 40% del totale). In ripresa la domanda in Argentina, dove le vendite hanno raggiunto le 340.000 unità (+ 14,4% rispetto al '96).

In Venezuela, infine, il mercato ha toccato 103.000 unità, con un incremento del 180% rispetto all'anno precedente.

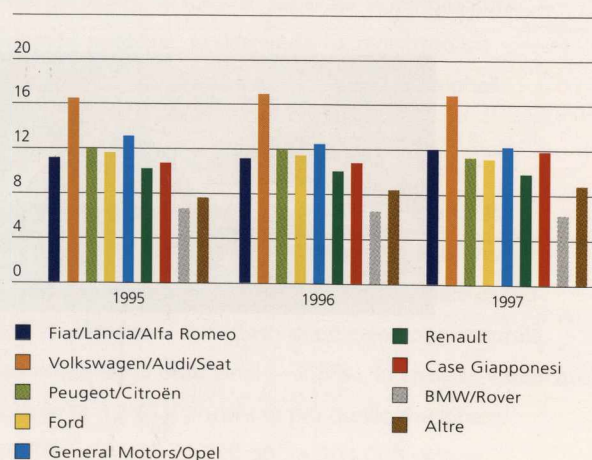
Per quanto riguarda i veicoli commerciali, in Europa la domanda ha fatto registrare un incremento rispetto al '96 dell'8,7%. Le vendite globali hanno raggiunto 1,6 milioni di veicoli.

La crescita è dovuta, in modo particolare, ai mercati spagnolo (+ 24,7%), olandese (+ 21,7%), belga (+ 29,1%), inglese (+ 11%) e portoghese (+ 20,5%). Solo in Francia l'andamento è stato negativo: - 3%.

MERCATO EUROPA - QUOTA FIAT
(incidenza in %)

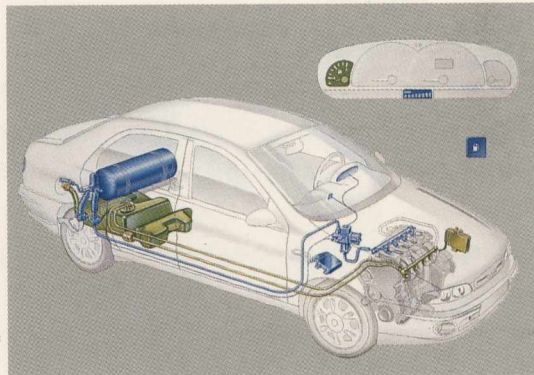


MERCATO EUROPA - QUOTE CONCORRENZA
(incidenza in %)





1



2



3



4

1/2. Fiat Marea 1.6 16v SX Bipower ed il suo schema di alimentazione.

3. Fiat Bravo.

4. Fiat Brava.

VENDETE

Nel 1997 Fiat Auto ha venduto nel mondo 2.739.000 automobili. È il record del Settore che ha così migliorato di quasi 400.000 vetture (+16%) i risultati del 1996.

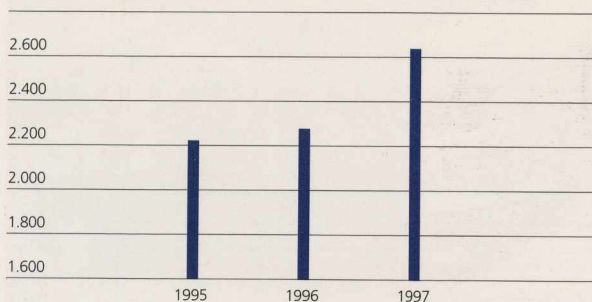
In Europa, l'Azienda ha incrementato la sua quota di penetrazione, passando dall'11,2% al 12%. In un mercato altamente competitivo, le vetture immatricolate sono state 1.588.000 (+168.000 rispetto al '96).

La Fiat Punto è stata l'auto più venduta dell'anno.

In Italia, le vendite hanno seguito il trend della domanda. La quota di Fiat Auto, infatti, si è assestata al 42,8%, contro il 43,6% del 1996. L'anno positivo è testimoniato dalle 300.000 vetture in più immatricolate. Particolarmente positivi sono stati i risultati della marca Fiat, che ha incrementato i volumi rispetto al '96 di circa 230.000 unità, raddoppiando le consegne nel segmento A e crescendo in quelli B, C e D rispettivamente del 50%, 32% e 28%. La quota complessiva Fiat passa dal 32,8% al 33,3%.

FATTURAZIONE DI VETTURE E DERIVATI

(unità/000 - vendite a rete primaria)



La risposta produttiva di Fiat Auto all'incremento del mercato nazionale è stata immediata, tuttavia l'aumento progressivo della domanda nel corso dei mesi, superiore ad ogni attesa, ha di fatto penalizzato la presenza negli altri mercati europei dove si è registrata una contrazione della nostra presenza soprattutto nella prima parte dell'esercizio.

FATTURAZIONI DI VETTURE E DERIVATI

	ITALIA (1)			ESTERO (2)			TOTALE (5)		
	1997	1996	VAR. %	1997	1996	VAR. %	1997	1996	VAR. %
Marca Fiat (3)	893,4	600,2	+ 48,9	608,5	720,0	- 15,5	1.501,9	1.320,2	+ 13,8
Marca Lancia	145,5	105,9	+ 37,4	33,2	49,3	- 32,7	178,7	155,2	+ 15,1
Marca Alfa Romeo	92,2	55,9	+ 64,9	57,6	54,9	+ 4,9	149,8	110,8	+ 35,2
TOTALE	1.131,1	762,0	+ 48,4	699,3	824,2	- 15,2	1.830,4	1.586,2	+ 15,4
Innocenti	4,1	10,2	- 59,8				4,1	10,2	- 59,8
Maserati S.p.A.	0,5	0,7	- 28,6		0,1	- 100,0	0,5	0,8	- 37,5
Polonia (4)				180,7	168,8	+ 7,0	180,7	168,8	+ 7,0
Marocco				9,9	13,2	- 25,0	9,9	13,2	- 25,0
Brasile (4)				515,9	469,2	+ 10,0	515,9	469,2	+ 10,0
Argentina				82,1	24,9	+ 229,7	82,1	24,9	+ 100,0
Venezuela (4)				16,6	8,7	+ 90,8	16,6	8,7	+ 90,8
TOTALE	1.135,7	772,9	+ 46,9	1.504,5	1.509,1	- 0,3	2.640,2	2.282,0	+ 15,7

(1) Numero vetture e derivati venduti a Rete Primaria.

(2) Numero vetture e derivati venduti dall'Organizzazione Commerciale Estera (Affiliate Fiat Auto ed importatori diretti) alla Rete primaria nei diversi mercati.

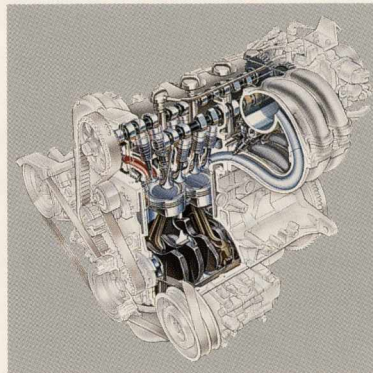
(3) Comprende unità provenienti da Fiat Auto Poland e FIASA, distribuite dalla rete commerciale Fiat Auto.

(4) Considera fatturazioni alla Rete Fiat Auto nel paese ed export diretto.

(5) Non comprende le fatturazioni delle società collegate che operano in Turchia e India.



1



2



3

1. Fiat Punto.

2. Il nuovo motore Fire 1242 cm³ 16v per Lancia Y e Fiat Punto.

3. Fiat Punto Cabrio.

4. Fiat Punto "Economy Power", prototipo sperimentale.



4

In questi mercati infatti, la quota Fiat Auto è passata al 5,1% (era 6,1% nel 1996).

Le vendite totali in Europa del marchio Fiat sono state di 1.277.100 vetture, con un incremento di 144.900 unità. È stata così realizzata una quota del 9,6%, contro l'8,9% del '96. Buone anche le vendite in Polonia, dove l'incremento è stato di circa 12.000 vetture.

Alfa Romeo ha venduto complessivamente 128.000 automobili (l'1%, contro lo 0,9% del '96). La quota in Italia è scesa dal 3,7% del '96 al 3,3%. Il trend degli ultimi mesi, però, è stato molto positivo grazie al lancio dell'Alfa 156 che ha vinto il premio di Auto dell'anno.

Lancia ha fatto segnare 143.400 vetture vendute, con una quota europea dell'1,3%, la stessa del '96. In Italia, la Marca si è attestata al 5,9%, con una leggera flessione rispetto al 6,3% dell'anno precedente.

In Brasile, la Fiasa ha archiviato un anno eccellente, collocando sul mercato 460.000 vetture, con una quota di penetrazione del 29,3%, sostanzialmente allineata al '96. Determinante è stato il ruolo della "world car 178": alla Fiat Palio, lanciata nel '96, lo scorso anno si è aggiunta la Fiat Siena. Di queste due vetture sono state vendute 334.000 unità, contribuendo alla leadership della Marca, raggiunta nella fase finale dell'anno.

In Argentina, con un mercato in piena crescita, la Fiat ha visto salire la sua quota al 20,5%. Le vendite, complessivamente, sono state 69.900, +18,7%. L'interesse del Gruppo verso questo Paese è sottolineato dal nuovo stabilimento realizzato a Cordoba.

In Turchia, le vendite sono salite a 92.600 "pezzi", con un incremento del 25%. L'entrata di nuovi concorrenti ha reso più competitivo il mercato, tuttavia la Fiat Auto ha mantenuto la leadership con una quota del 27,6%.

PRODUZIONE

Alla maggiore richiesta di prodotto l'apparato produttivo ha risposto prontamente ed in modo flessibile anche con un complesso lavoro di riorganizzazione. Ecco le principali azioni intraprese.

A Mirafiori, Termini Imerese e Termoli sono stati assunti con contratto a termine circa 1250 giovani. Una quota di produzione della Fiat Marea è stata spostata da Mirafiori a Rivalta, per poter incrementare la produzione di Fiat Punto e Panda. Sono state anche trasferite 1150 persone da Rivalta a Mirafiori per sostenere l'istituzione del terzo turno su Fiat Punto e Panda.

A Pomigliano d'Arco è stata completata l'importante salita produttiva dell'Alfa 156, il cui inizio produzione era avvenuto a maggio.

L'anno è stato caratterizzato anche da altri importanti eventi. È iniziata la produzione della Fiat Marea Bipower, un modello che utilizza la doppia alimentazione (benzina e metano), ed è in fase di avanzato attrezzamento la linea della Fiat Seicento Elettra.

A Mirafiori si sta preparando quella per la Multipla Fiat.

In Polonia, a Bielsko Biala e a Tychy, è stata avviata la produzione di Fiat Siena, Palio Weekend e Seicento.

In Brasile, a Belo Horizonte, è terminata la crescita produttiva della Fiat Palio Weekend per l'Europa.

Il nuovo stabilimento di Cordoba, in Argentina, inaugurato il 20 dicembre del '96, è entrato in piena attività realizzando 48.000 Fiat Palio e Siena.

In Venezuela è iniziata la fabbricazione della Fiat Palio che utilizza il nuovo impianto di verniciatura. Nel secondo semestre è partita anche la produzione della Fiat Siena.

Sono in fase di allestimento le attrezzature per realizzare a Bursa, in Turchia, i modelli Fiat Palio, Siena e Palio Weekend.

In Marocco è stata avviata la produzione della Fiat Siena.

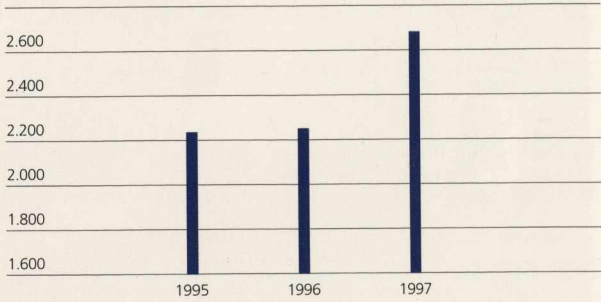
Nell'area Meccanica, a Pratola Serra, è iniziata la costruzione dei motori per l'Alfa 156, delle nuove famiglie benzina 1.6, 1.8, 2.0 16V Twin Spark e diesel 1.9 JTD e 2.4 JTD.

Le due versioni a gasolio sono entrambe equipaggiate con propulsori ad iniezione diretta, realizzata con l'innovativo sistema (brevetto Fiat) detto "Common Rail", sovralimentati con turbocompressore e completi di intercooler.

Sono stati anche avviati gli studi e gli impegni con i fornitori per il motore 1.9 diesel aspirato con precamera Ricardo e l'attrezzamento per il propulsore 2.0 16V Twin Spark versione Gasolina per il mercato brasiliano.

A Mirafiori Meccanica è stata avviata la produzione del motore Torque per il funzionamento con doppio

PRODUZIONE DI AUTOVEICOLI
(unità/000)



carburante destinato alla Fiat Marea Bipower. A Termoli è iniziata la produzione del propulsore Fire 16v per Fiat Punto e Lancia Y. Sono stati inoltre avviati gli studi e gli impegni con i fornitori per i motori Fire 8/16 valvole per rispondere alle normative ecologiche degli anni 2000 e per il cambio C 513/C 510 destinato ad una nuova vettura del segmento B.

A Verrone, infine, è iniziata la produzione del nuovo cambio C 530 a cinque e sei marce e ad Arese quella del motore 2.5 V6 24 valvole.

PRODUZIONE DI AUTOVEICOLI DI FIAT AUTO S.P.A. E CONSOCIATE (1)

	(in migliaia di unità)										
	1987	1988	1989	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997
Marca Fiat (2)	1.300,9	1.444,2	1.486,4	1.409,9	1.279,1	1.184,1	895,9	1.137,7	1.209,5	1.165,7	1.331,2
Marca Lancia (2)	274,3	265,2	311,8	313,2	257,2	206,4	159,0	167,0	163,7	150,2	181,7
Marca Alfa Romeo	192,7	231,3	235,6	222,2	178,6	152,4	109,7	108,1	156,9	113,8	160,6
Ferrari	3,9	4,0	3,8	4,3	4,6	3,5					
Maserati							0,4	0,8	1,0	0,8	0,5
TOTALE											
EUROPA OCCIDENTALE (*)	1.771,8	1.944,7	2.037,6	1.949,6	1.719,5	1.546,4	1.165,0	1.413,6	1.531,1	1.430,5	1.674,0
Brasile	195,2	196,4	208,3	213,3	244,0	283,4	359,8	455,3	430,0	512,1	581,7
Argentina											95,7
Polonia							261,8	238,9	273,5	308,3	327,9
TOTALE	1.967,0	2.141,1	2.245,9	2.162,9	1.963,5	1.829,8	1.786,6	2.107,8	2.234,6	2.250,9	2.679,3

(*) di cui											
Produzione Stab. Italia	1.771,8	1.944,7	2.037,6	1.949,6	1.719,5	1.546,4	1.165,0	1.403,8	1.505,6	1.388,8	1.627,6
Produzione Sevel Nord								9,8	25,5	41,7	46,4

(1) I numeri di produzione si riferiscono a vetture, più derivati, più serie smontate e complete.
(2) Non comprende la produzione destinata a P.S.A. che è stata di 142.918 nel 1997.

INVESTIMENTI

Gli investimenti in capitale fisso, ammontano a 2.597 miliardi, realizzati per il 75% in Europa.

La destinazione è così ripartita: il 78% allo sviluppo strategico (principalmente prodotto ed evoluzione tecnologica), il restante 22% è relativo alla gestione ordinaria per interventi di razionalizzazione e di miglioramento dell'efficienza, con particolare riguardo al prodotto, all'ambiente, all'ergonomia di uffici e officine.

Tra gli investimenti in prodotto, oltre alla realizzazione dei nuovi modelli (citiamo, tra gli altri, l'Alfa 156 e la Fiat Siena) sono da evidenziare quelli rivolti alla preparazione dei modelli futuri e quelli sostenuti per completare la gamma o per allargare i mercati di vendita delle vetture già commercializzate.

Di rilievo anche gli investimenti (16% del totale Prodotto) dedicati alla gamma dei motori, con l'obiettivo di migliorare costi, pesi e consumi. Sono state introdotte anche novità significative. In particolare, è stato realizzato il motore 2.5 a 24 valvole per l'Alfa 156 ed è in corso di definizione una versione a 5 cilindri turbo. Sono stati sviluppati anche propulsori per le famiglie B e C Diesel 1.9 e 2.4 a iniezione diretta e il Torque (realizzato a Mirafiori e a Cordoba)

incrementando la capacità produttiva per l'impiego alternativo di benzina verde o metano.

Nello stabilimento di Termoli è stato definito l'attrezzamento per costruire 1.000 Fire 1242 16v al giorno. Del propulsore di 899 cm³ è stata, infine, avviata la preparazione delle linee per una nuova versione Multi-point. Anche per i cambi di velocità sono stati sostenuti importanti investimenti. In particolare, per migliorare e compattare il cambio costruito nello stabilimento di Verrone e destinato a Fiat Marea TD 125 e Alfa 156 e per l'incremento della funzionalità e della manovrabilità dei componenti principali costruiti a Mirafiori, Termoli e Tychy.

I maggiori investimenti destinati alla struttura produttiva sono andati agli stabilimenti di Cassino, Mirafiori e Rivalta Carrozzeria. Qui sono proseguiti gli interventi nelle officine di Lastratura e Montaggio per migliorare le linee di Fiat Bravo, Brava e Marea.

A Pomigliano, sono stati allestiti gli impianti per la produzione dell'Alfa 156. A Termini Imerese e a Rivalta Carrozzeria è continuata la ristrutturazione della verniciatura. Ad Arese è in via di costituzione il polo produttivo per vetture a minimo impatto ambientale.

A livello societario, l'allocazione dei 2.597 miliardi del Settore è stata così ripartita tra le Aziende che la compongono:

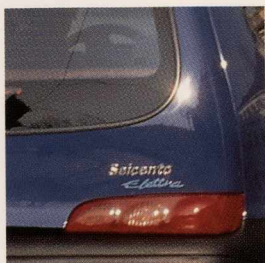
Fiat Auto S.p.A. 1.207 miliardi, il 46% del totale, dei quali il 66% è andato al rinnovamento e al miglioramento del prodotto, il 9% alla struttura produttiva e il 25% per gli interventi destinati a ridurre i costi e migliorare la qualità. Il 59% degli investimenti è stato collocato nei complessi del Nord Italia e il 41% nel Centro Sud.

In Fiat Automoveis Fiasa sono stati impiegati 342 miliardi (13% del totale), in gran parte destinati alla realizzazione di Fiat Palio, Palio Weekend e all'avvio della produzione dei motori Torque 1.6 e 1.7 turbodiesel.

Fiat Auto Argentina ha assorbito 193 miliardi per completare lo stabilimento e realizzare Fiat Siena, Palio 5 porte e Palio 3 porte.

Ammontano a 260 i miliardi investiti da Fiat Auto Poland. Il 61% di questi è stato destinato alla produzione della Fiat Seicento e della World-car 178 (Fiat Siena e Palio Weekend).

In Marocco, infine, sono stati investiti 18 miliardi per preparare gli allestimenti destinati a costruire la Fiat Siena e la Palio.



1



2



3

1. Vista posteriore
Fiat Seicento Elettra.

2. Fiat Palio Weekend.

3. La nuova Fiat Seicento.

4/5. Fiat Cinquecento Young.



4



5

INNOVAZIONE TECNOLOGICA

L'attività del Settore è stata caratterizzata nel 1997 dal lancio di nuovi modelli e di numerose nuove versioni.

L'appuntamento di maggior rilievo è stato il lancio della berlina sportiva Alfa 156. È una vettura che racchiude il patrimonio di sportività e di eccellenza motoristica del Marchio in linee dall'eleganza tutta italiana. L'Alfa 156 ha così vinto il prestigioso titolo di Auto dell'anno 1998, un riconoscimento andato per la prima volta al Biscione, ma conquistato per la terza volta negli ultimi quattro anni da Fiat Auto. Novità assoluta nell'attuale panorama automobilistico le innovative motorizzazioni "UNIJET" 4 e 5 cilindri turbodiesel iniezione diretta ad alta pressione. Questo sistema di iniezione è stato ideato ed inizialmente sviluppato all'interno del Gruppo Fiat (Centro Ricerche Fiat, Elasis, Magneti Marelli) ed in seguito ceduto alla Bosch per l'industrializzazione; esso consente migliori prestazioni di coppia e potenza, maggior silenziosità e ridotti consumi.

A fronte di questi cospicui vantaggi se ne prevede la progressiva estensione d'impiego a tutta la gamma dei veicoli diesel.

Il primo debutto dell'anno è stato quello della Fiat Cinquecento Young destinata, in particolare, alla clientela che predilige una piccola auto versatile ed economica. È seguita la presentazione della gamma '97 di Fiat Punto: piccoli adeguamenti estetici a favore di contenuti "sostanziali". In particolare spicca l'adozione del motore Fire 1.2 16v.

Di grande importanza per le strategie di sviluppo nelle nuove aree, è la commercializzazione di altri due modelli del progetto world car famiglia: la Fiat Siena e la Palio Weekend. Con questi due prodotti, già disponibili in Sud America e in Polonia, affiancati dalla Fiat Palio, la Fiat riesce a soddisfare con un unico progetto modulare le specifiche esigenze di mercati diversi.

L'impegno dell'Azienda nei confronti dell'ambiente è testimoniato dalla presentazione al Salone di Francoforte della Fiat Marea Bipower e del prototipo Fiat Punto "Economy Power". Si tratta di due vetture diverse per impostazione tecnica e destinazione, ma con in comune l'obiettivo di ridurre l'impatto ambientale grazie alla riduzione delle emissioni e dei consumi. La Fiat Marea, commercializzata da ottobre in Italia, è dotata di un motore 1.6 capace di funzionare sia a benzina, sia a metano. La Fiat Punto "Economy Power", invece, è un prototipo sperimentale che consuma 3,6 litri di carburante ogni 100 chilometri.

La Lancia allarga la sua offerta con il ritorno in un prestigioso sottosegmento grazie alla Lancia k Coupé. Ma anche nelle piccole la Casa ha introdotto importanti novità. La Lancia Y ha rinnovato i motori con l'adozione del brillante Fire 1.2 16v che unisce bassi consumi a temperamento brillante. C'è poi una versione destinata ai giovani ed equipaggiata con propulsore 1.1 Fire dai contenuti costi di esercizio e contraddistinta dal simbolo dell'elefantino blu.

Alfa Romeo ha realizzato importanti interventi su Alfa 145 e 146 finalizzati a riaffermare i valori tradizionali dei Marchi: prestazioni, stile, qualità e comfort. È stato possibile con l'adozione dei nuovi motori Twin Spark 16V 1.4, 1.6 e 1.8.

Dell'Alfa Gtv è stata commercializzata la versione top con motore 3.0 V6 24V da 225 CV.

Nel settore dei veicoli commerciali, infine, è stato lanciato il Nuovo Fiat Marengo, un efficiente mezzo realizzato sulla base di Fiat Marea Weekend. Anche su Fiat Fiorino sono stati introdotti nuovi contenuti che ne arricchiscono la sicurezza e le dotazioni. A fine anno è stato introdotto sul Fiat Ducato il nuovo motore Sofim 2.8 TD a iniezione diretta. L'intervento migliora prestazioni ed elasticità del motore.



1

1. Fiat Ulysse.

2/3. La nuova Multipla Fiat.

4. Fiat Marengo realizzato sulla base della Fiat Marea Weekend.



2



3



4

NUOVE INIZIATIVE

Nel 1997 Fiat Auto ha impresso una significativa accelerazione allo sviluppo della propria presenza internazionale. Tra le varie iniziative ricordiamo il lancio della Fiat Siena in Brasile e negli altri Paesi dell'America Latina e di Fiat Palio e Siena in Europa. Il successo di questi modelli è testimoniato dalle 650.000 vetture finora vendute.

In India la Fial (Fiat India Auto Limited) realizzerà il nuovo stabilimento di Ranjangaon (Pune) per la produzione dei modelli 178. La Fial assumerà anche la quota maggioritaria della Indauto Ltd che produrrà la Fiat Uno a Kurla (Bombay). È anche in corso di realizzazione un impianto in Pakistan per il montaggio della Fiat Uno.

In Russia è stato firmato il contratto con la Gaz per la costituzione della Nizhegorod Motors Joint Venture con quota effettiva di maggioranza Fiat Auto. A regime, produrrà 150.000 fra Fiat Marea, Siena e Palio Weekend.

In Turchia è stato siglato un contratto per la licenza di costruzione dei modelli appartenenti alla famiglia 178 e per l'integrazione di Tofas nel sistema produttivo e commerciale di Fiat Auto.

In Sud Africa il contratto firmato con Automakers prevede la produzione per conto di Fiat Auto della Fiat Uno e dei modelli 178 che saranno commercializzati da FASA.

In Marocco è iniziata la produzione della Fiat Siena, cui presto seguirà la Fiat Palio. Continua la fabbricazione della Fiat Uno che ha riscosso un significativo successo di vendite.

Sono proseguiti in Cina gli studi per realizzare un'iniziativa industriale Fiat Auto per i prodotti della famiglia 178. In parallelo sono iniziati gli studi per la

produzione di un veicolo commerciale leggero a Nanchino, in collaborazione con Yuejin Motor Corporation.

Continuano, infine, gli studi per realizzare una iniziativa industriale in Thailandia. Costituirà la base di Fiat Auto per lo sviluppo nel Sud Est asiatico.

AMBIENTE

Nel 1997 è proseguito l'impegno di Fiat Auto per l'ambiente. L'anno è stato caratterizzato da importanti eventi: accordi di collaborazione, trasferimento sui prodotti di risultati di ricerca, lancio di nuovi modelli a forte caratterizzazione ecologica, miglioramento dei complessi produttivi.

Di notevole importanza è stato il Protocollo di intesa siglato con il ministero dell'Ambiente italiano che impegna Fiat Auto su diversi temi: la riduzione dei consumi e delle emissioni, lo sviluppo di veicoli a minimo impatto ambientale e il riciclaggio delle vetture a fine vita.

Per quanto riguarda i consumi, l'impegno volontario sottoscritto dall'Azienda è di ridurli del 20% entro il 2005, rispetto ai valori attuali. Si tratta di un obiettivo estremamente ambizioso, in considerazione del fatto che Fiat Auto, già oggi, dispone di una ampia gamma di vetture a bassi consumi.

Al Salone di Francoforte del 1997 è stato presentato un prototipo di vettura a basso consumo: la Fiat Punto "Economy Power" 3,6 litri ogni 100 chilometri. È una realizzazione che assomma i risultati di ricerca nel campo dei materiali innovativi e dello sviluppo

1. Fiat Fiorino.

2. Fiat Ducato.

3/4. Sistema per il riciclaggio delle auto, F.A.RE. (Fiat Auto REcycling).



1



2



3



4

motoristico. In particolare, il prototipo utilizza un motore Diesel a iniezione diretta ad alta pressione e controllo elettronico, il sistema Unijet. Con questo propulsore, si ha una riduzione dei consumi del 15% rispetto a un equivalente motore diesel precamera e del 35% rispetto a un equivalente motore a benzina. La soluzione è stata adottata dall'Alfa 156 e presto troverà ulteriori applicazioni.

Per quanto riguarda il controllo delle emissioni, sono proseguite le attività di adeguamento degli attuali propulsori ai limiti previsti per gli anni futuri. Questa attività ha consentito di essere presenti con un'ampia gamma sul mercato tedesco, in piena rispondenza ai requisiti che prevedono incentivi ambientali ai consumatori. L'impegno sottoscritto con il ministero dell'Ambiente, cioè la realizzazione della gamma Europa che anticipi i limiti di emissione della Fase III del 2000 è già una realtà nel 1997.

Per quanto riguarda lo sviluppo dei veicoli a minimo impatto ambientale, si sta lavorando in diverse direzioni: veicoli a metano, elettrici e ibridi. Per quelli a metano, nel 1997 c'è stato il lancio sul mercato della Fiat Marea Bipower, cioè una vettura con doppia alimentazione a metano e a benzina.

Per quanto riguarda l'auto elettrica, occorre registrare il successo del parcheggio di interscambio realizzato a Torino. È anche proseguita l'attività di sviluppo e progettazione di una nuova vettura destinata ai centri urbani. Si tratta di un salto tecnologico rispetto all'attuale Fiat Panda Elettra che pone Fiat Auto in posizione più avanzata della concorrenza. Lo conferma la vittoria del concorso europeo ZEUS. Questo nuovo modello di auto elettrica costituirà il primo nucleo di 127 vetture destinate alle città di Stoccolma, Copenaghen, Atene e Palermo.

Nel 1997 è stato anche siglato da Fiat Auto un importante accordo con l'Eni. Fissa il reciproco impegno al miglioramento ambientale, sia attraverso lo sviluppo

di combustibili riformulati e ambientalmente più compatibili, sia attraverso lo sviluppo di soluzioni motoristiche avanzate. L'accordo prevede anche l'ampliamento della rete distributiva del metano, allo scopo di diffondere l'uso di questo gas nell'auto-trazione.

Il 1997 è stato un anno importante anche per quanto riguarda le iniziative di riciclaggio delle auto a fine vita. La campagna incentivata di rottamazione in Italia ha portato ad aumentare il flusso dei veicoli ad elevata anzianità da destinare alla demolizione. Fiat Auto, attraverso la sua Rete, ha canalizzato le vetture destinate alla demolizione nel circuito F.A.RE. (Fiat Auto Recycling). Il sistema, attraverso oltre 300 demolitori, ha dimostrato funzionalità e capacità. Sono state oltre 600.000 le vetture trattate lo scorso anno, che hanno portato al recupero di materiali metallici, ma anche organici, quali quelli plastici, che sono stati riciclati e riutilizzati nella fabbricazione di altri componenti. F.A.RE. costituisce oggi un punto di riferimento europeo per il trattamento delle auto a fine vita.

Per quanto riguarda i processi produttivi, è proseguito l'impegno per la riduzione dei consumi energetici, idrici e dei residui di lavorazione. Il 1997 ha fatto registrare significativi e importanti risultati in Italia, Brasile, Polonia e Turchia.

Nel corso dell'anno si è svolta la prima fase di certificazione ambientale ISO 14000 dello stabilimento FIATSA in Brasile e sono state condotte le attività preliminari per realizzare le future certificazioni negli stabilimenti italiani ed esteri.

L'impegno dell'Azienda verso i giovani è testimoniato dalla prosecuzione di alcune iniziative: Moto Perpetuo, per la scuola media inferiore, e Motus Vivendi, per la superiore. In quattro anni di attività sono stati distribuiti 76.000 documenti formativi e attivate 320.000 classi in tutta Italia. L'iniziativa costituisce un importante contributo all'educazione stradale nelle scuole.



1

1. Lancia k Coupé.
2. Lancia k berlina.
3. Lancia Dedra berlina e SW.
4. Lancia Y Elefantino



2



3



4

ATTIVITÀ FINANZIARIA

L'esercizio 1997, per quanto riguarda i finanziamenti, è stato caratterizzato da un andamento positivo, sia per i livelli di attività, sia per i risultati economici complessivi. Nel corso dell'anno è proseguita con successo l'integrazione in Fiat Auto della Fidis e delle sue società. Il supporto alle attività del Settore è stato significativo e la collaborazione estesa a nuovi mercati nell'ambito del processo di globalizzazione.

I volumi di attività consuntivati nel comparto finanziamenti a clienti finali auto sono stati di oltre 13.000 miliardi (+ 34% rispetto al '96) e i veicoli finanziati circa 826.000 (+ 21%).

In Italia, i finanziamenti concessi ad acquirenti di vetture nuove sono stati oltre 313.000, con un incremento del 38% rispetto all'esercizio precedente. La quota di penetrazione sulle vendite di Fiat Auto è stata di circa il 29% (28% nel '96). Anche il finanziamento delle vetture usate è risultato in sensibile crescita: + 52%.

Negli altri Paesi europei, in presenza di un mercato di riferimento in flessione, i finanziamenti per vetture nuove sono stati 181.000. La quota di penetrazione è risultata del 30%, in miglioramento sull'anno prima (27%).

In Brasile, l'attività ha fatto registrare un buon incremento e negli ultimi mesi dell'anno, in un mercato penalizzato dalla difficile situazione economica, le azioni finanziarie realizzate a sostegno della rete sono state efficaci. Le vetture finanziate sono state oltre 207.000, con un incremento del 17% rispetto al '96 che aveva già fatto registrare risultati di rilievo (+ 58%). In aumento anche i finanziamenti a vetture usate: 36.000 unità (+ 26%).

Nell'area Finanziamento reti, i volumi di attività hanno raggiunto 29.000 miliardi di lire, in linea con quelli del '96. In Italia, il positivo andamento delle vendite ha

determinato minori fabbisogni finanziari delle Reti, con conseguente flessione dei volumi che, tuttavia, sono rimasti su livelli significativi: oltre 5.700 miliardi. Negli altri Paesi europei hanno superato 14.000 miliardi di lire.

Nell'area finanziamento fornitori, infine, i volumi di attività hanno raggiunto circa 12.500 miliardi di lire, con un aumento del 2% rispetto all'anno precedente.

PERSONALE E RELAZIONI SINDACALI

Al 31 dicembre 1997, i dipendenti di Fiat Auto a livello consolidato erano così ripartiti:

	31.12.97	31.12.96
Impiegati e Dirigenti	25.385	26.805
Operai e Intermedi	92.724	89.339
Totale	118.109	116.144

Le principali direttrici lungo le quali si è mosso lo sviluppo organizzativo sono state: globalizzazione, outsourcing, organici, miglioramento dei processi interni e riorganizzazione.

La globalizzazione è stata perseguita sia con lo sviluppo di nuove iniziative all'estero, sia con specifici progetti rivolti a rendere coerenti le strutture, i processi di funzionamento e le competenze con l'obiettivo di sfruttare le opportunità generate dall'ingresso su nuovi mercati e di garantire sinergie su scala mondiale.

Tra i numerosi progetti, assume particolare rilievo quello denominato Global sourcing. È stato avviato nell'ambito della Direzione acquisti per migliorare la competitività dei prodotti agendo sui prezzi di acquisto, sull'allocazione dei fornitori e sui livelli di qualità.

Si sviluppa attraverso la reingegnerizzazione dei processi e l'implementazione di metodi e strumenti idonei alla gestione di un parco fornitori globale.

Per quanto riguarda le iniziative che prevedono nuove e dirette presenze di Fiat Auto (per esempio in India e in Russia) e la formulazione di accordi industriali e commerciali, ci si è focalizzati sulla definizione di modelli di presenza coerenti con gli obiettivi aziendali e le relative strutture organizzative e sull'inserimento e sulla formazione di risorse locali qualificate.

Nel 1997 è stato messo a punto un piano pluriennale di outsourcing. Rappresenta il completamento di quanto avviato con il piano precedente (è il caso della terziarizzazione delle succursali di vendita), ma introduce elementi di novità che consistono, essenzialmente, nel trasferire attività e risorse a consorzi del Gruppo Fiat costituiti per aggregare e sinergizzare attività comuni a più Settori. Un esempio è quello di Fiat Ges.co, società consortile che offre servizi amministrativi e nella quale sono confluiti circa 1.000 dipendenti.

Per quanto riguarda l'estero, il piano prevede l'estensione delle logiche applicate in Italia. Complessivamente i dipendenti interessati dall'outsourcing sono stati 3.250.

Per effetto degli interventi di outsourcing, della cessione di Maserati a Ferrari e delle efficienze conseguite con riorganizzazioni interne, gli organici in Italia - nonostante l'assunzione di circa 2.600 persone per far fronte all'aumento dei livelli produttivi - hanno registrato una diminuzione di circa 2.900 unità. Gli organici all'estero, invece, sono saliti di circa 4.800 persone, in coerenza con lo sviluppo delle presenze e con la realizzazione dei piani riguardanti le nuove iniziative.

Con l'obiettivo di rafforzare la competitività aziendale, nel 1997 sono stati realizzati diversi interventi organizzativi, in parte nuovi e in parte a completamento di quanto avviato nell'esercizio precedente. Ricordiamo, nel settore commerciale, la messa a regime del consorzio FAMI, costituito con i concessionari per erogare servizi di selezione e formazione del personale di vendita in Italia e all'estero.

Nella produzione, l'attività si è focalizzata sulla ricerca di soluzioni organizzative volte a irrobustire, completare e affinare il funzionamento della Fabbrica integrata. È anche proseguita la razionalizzazione degli stabilimenti in Italia con la creazione del comprensorio di Mirafiori e Rivalta Carrozzeria e la riconfigurazione di quello di Arese.

Per migliorare il funzionamento delle piattaforme di prodotto, è proseguita la riorganizzazione dei processi di sviluppo del nuovo prodotto e di miglioramento della qualità. È stata anche costituita la Direzione sviluppo piattaforme, collocata al primo livello di struttura del Settore, con la missione di rafforzare l'integrazione tra le piattaforme e le funzioni e di facilitare il trasferimento di soluzioni tecniche e metodologiche.

È terminato il processo di integrazione di Fidis in Fiat Auto, con risultati positivi in termini di recupero di efficienze sulle attività di supporto e di sviluppo del business. Nel corso dell'anno, è stata inoltre avviata la realizzazione di un piano per la costituzione di nuove società finanziarie nei Paesi in cui Fiat Auto sta sviluppando la presenza.

Sul fronte delle Relazioni industriali, il 1997 è stato caratterizzato da un ampio utilizzo delle leve di flessibilità. Fra queste il ricorso (concordato con le rappresentanze sindacali) a prestazioni straordinarie di sabato; le assunzioni con contratto a termine (circa 1250 persone tra Mirafiori, Termini Imerese e Termoli), l'istituzione del terzo turno su alcune linee di produzione e i trasferimenti di personale tra differenti unità produttive del comprensorio torinese.

Per particolari e contingenti situazioni di mercato, sono stati operati tagli produttivi per complessive 62.000 unità, con ricorso alla Cassa integrazione guadagni.

Di particolare rilievo è stato l'accordo sindacale del 26 giugno '97 presso il ministero del Lavoro. L'intesa proroga lo stato di ristrutturazione di Arese, Pomigliano

e Napoli. L'obiettivo è completare il programma di riassetto industriale del comprensorio di Arese che prevede un'articolazione della presenza di Fiat Auto che si traduce in 4.000 addetti e un collegato piano di gestione di circa 1.400 eccedenze di personale che fruiranno temporaneamente (in relazione all'attuazione del piano gestionale) della Cassa integrazione guadagni straordinaria. L'accordo consente anche di completare l'allestimento nello stabilimento di Pomigliano d'Arco delle linee di produzione di un nuovo modello, con ricadute sullo stabilimento di Napoli fornitore di componenti della vettura.

In sede ministeriale è stata sottoscritta anche una convenzione "azienda-sindacati" che definisce il quadro di riferimento che consente una gestione equilibrata e razionale delle "assunzioni obbligatorie".

FATTI DI RILIEVO INTERVENUTI DOPO LA CHIUSURA DELL'ESERCIZIO ED EVOLUZIONE PREVEDIBILE DELLA GESTIONE

Il 1998 è iniziato in modo positivo per il mercato automobilistico europeo. Nel primo trimestre, infatti ha registrato un incremento dell'11,6% rispetto all'anno precedente.

La ripresa è generalizzata nella maggior parte dei mercati. In Italia sono state immatricolate 716.500 vetture contro le 617.500 del primo trimestre 1997 (+ 16,0%).

Gli incentivi alla rottamazione, prolungati fino a luglio 1998, continuano quindi ad esercitare una forte spinta sulle vendite di automobili in Italia, dopo il livello record raggiunto nel 1997.

Anche nel resto dell'Europa, il primo trimestre chiude con una domanda in crescita rispetto al 1997, consuntivando 3,1 milioni di vetture contro i 2,8 milioni dell'anno precedente (+ 10,6%). Buono l'andamento in tutti i Major Market: Germania + 10,2%, Francia + 13%, Inghilterra + 12,8% e Spagna + 14,0%.

Fiat Auto ha realizzato in Europa una quota del 12,3%, consuntivando 464.300 immatricolazioni con un incremento del 9,3% rispetto al primo trimestre 1997.

Buono l'andamento in Italia (+ 12,3%) pari ad un incremento di 32.700 unità. Da segnalare in modo particolare il successo dell'Alfa 156 che ha raccolto dal lancio 100.000 ordini.

Risultati positivi anche in Francia (+ 14,7%) e in Inghilterra (+ 6,6%).

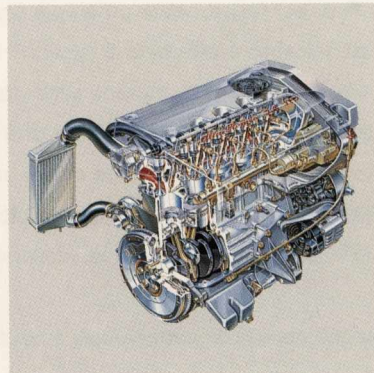
Nell'importante settore dei servizi il primo trimestre del '98 ha visto l'avvio e lo sviluppo di nuovi moduli, rendendo operative le attività di Noleggio Rete, Quick Service, Autonomy e F.A.RE.. Questi servizi contribuiranno in modo significativo ad aumentare la fedeltà alla marca ed a generare margini aggiuntivi per la rete.

Per rafforzare ulteriormente la presenza Fiat nei segmenti bassi, a marzo è stata lanciata la Fiat Seicento che si inserisce in un segmento in cui la nostra azienda è leader da sempre e vanta un'esperienza che nessun'altra Casa possiede.

La Fiat Seicento primeggia nel segmento per la compattezza, la maneggevolezza e l'economicità. Offre tutto ciò che il cliente chiede di nuovo: comfort, sicurezza, stile e una gamma di versioni capaci di soddisfare le più diverse esigenze. Il modello, grazie a soluzioni tecnologiche innovative presenta alcune specificità che lo rendono unico nel settore: la frizione automatica a controllo elettronico, l'ABS di ultima generazione con sensori attivi e ripartitore elettronico di frenata e il servosterzo elettronico.



1



2



3

1. Alfa Gtv 3.0 V6 24V.

2. Motore 2.4 JTD da 136 CV
che equipaggia l'Alfa 156.

3. La nuova Alfa 156, auto dell'anno 1998.

4. Alfa 146 con nuovi motori Twin Spark
16V da 1.4, 1.6 e 1.8 litri.



4

Infine, per raggiungere un'ampia fascia di mercato la Fiat Seicento è offerta in 5 versioni: S, SX, Citymatic, Suite e Sporting. La gamma sarà ulteriormente arricchita da un Van trasporto merci e da una versione Autonomy. Sarà disponibile anche una Fiat Seicento Elettra, con trazione elettrica dell'ultima generazione, sia in versione 4 posti, sia in versione Van.

Anche nei veicoli commerciali è continuato l'impegno al miglioramento del prodotto. Ne è testimone l'intervento previsto sul Fiat Fiorino, che con l'introduzione di airbag driver, con cinture pretensionate, ABS e condizionatore, migliora in comfort e soprattutto in sicurezza.

Nell'ambito dei servizi finanziari hanno iniziato l'attività le nuove finanziarie in Argentina, Irlanda e Belgio e si prevede l'avvio, nel corso dell'anno, anche in Polonia e Turchia.

Mercoledì 11 febbraio 1998, l'amministratore delegato della Fiat, Paolo Cantarella, il presidente della Oao Gaz (una delle più importanti Case automobilistiche russe), Nikolai Pughin, e Charles Frank, presidente della Bers (Banca europea per la ricostruzione e lo sviluppo), hanno sottoscritto l'atto di costituzione della joint venture Zao Nizhegorod Motors, che produrrà 150 mila auto l'anno, destinate al mercato russo. Si tratta dei modelli: Fiat Palio Weekend, Siena e Marea. L'investimento totale sarà di circa 1.500 miliardi di lire. Alla firma dell'accordo erano presenti il presidente del Consiglio, Romano Prodi, e il presidente russo, Boris Eltsin.

I fatti di rilievo registrati nel corso del primo trimestre 1998 nell'area del personale e delle relazioni sindacali hanno riguardato aspetti di outsourcing e di flessibilità produttiva. In coerenza con il piano di outsourcing elaborato nel corso del 1997, si è registrata l'implementazione di alcune iniziative che hanno interessato complessivamente circa 1800 addetti. Gli interventi più significativi hanno riguardato, in Italia, attività di amministrazione retributiva e di sviluppo

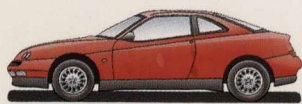
software; all'estero, attività amministrative e lavorative accessorie, sia in Brasile, sia in Polonia.

Nella costante ricerca di idonee leve di flessibilità atte a favorire il rapido ed efficiente adeguamento dei flussi produttivi alle variabili esigenze di mercato, si segnala l'accordo sindacale sottoscritto il 22 gennaio 1998.

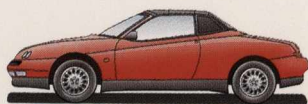
L'intesa prevede il temporaneo e progressivo trasferimento (con modalità del "distacco") di circa 300 lavoratori dello stabilimento Fiat Auto di Cassino (FR) allo stabilimento Sevel di Atesa (CH), con conseguente pronta riequilibratura dei livelli produttivi dei due insediamenti in relazione al fabbisogno commerciale.

In Brasile, per far fronte alla congiuntura negativa del mercato, è stato avviato un piano di contenimento degli organici per renderli coerenti con i nuovi livelli produttivi e di vendita.

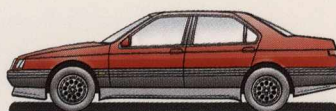




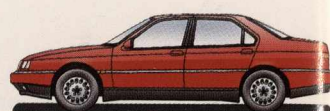
Alfa Gtv



Alfa Spider



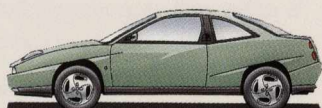
Alfa 164 Q4



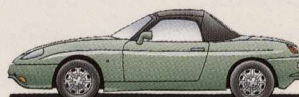
Alfa 164



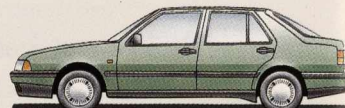
Fiat Ulysse



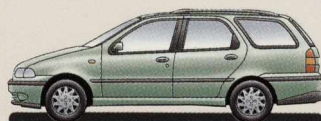
Coupé Fiat



Fiat barchetta



Fiat Croma



Fiat Palio Weekend



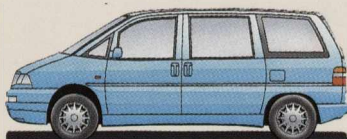
Fiat Punto 3 porte



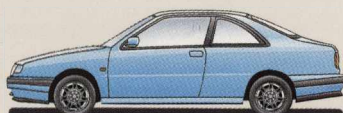
Fiat Punto 5 porte



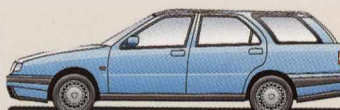
Fiat Punto Cabrio



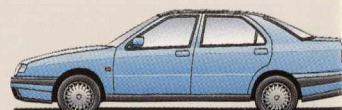
Lancia Z



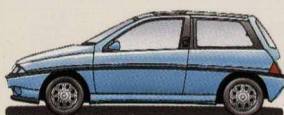
Lancia k Coupé



Lancia k SW



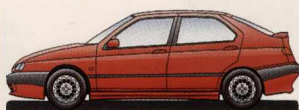
Lancia k



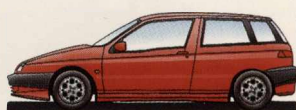
Lancia Y



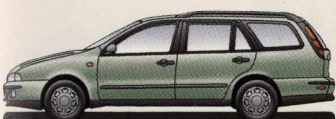
Alfa 156



Alfa 146



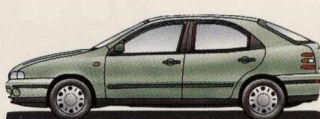
Alfa 145



Fiat Marea Weekend



Fiat Marea



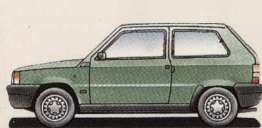
Fiat Brava



Fiat Bravo



Fiat Panda 4x4



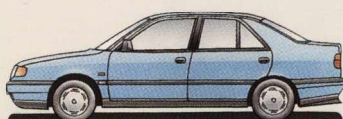
Fiat Panda



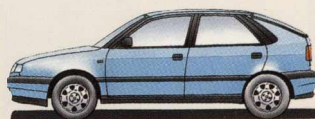
Fiat Cinquecento



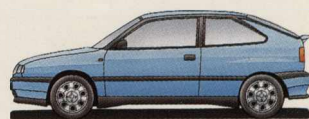
Lancia Dedra SW



Lancia Dedra



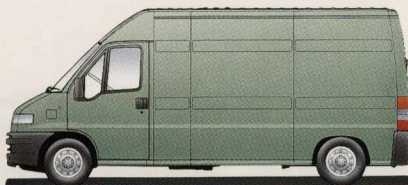
Lancia delta



Lancia delta HPE



Fiat Ducato Furgone 10
passo corto



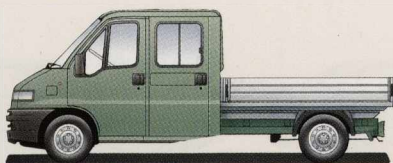
Fiat Ducato Furgone 14 Gran Volume
passo lungo



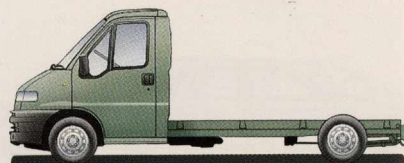
Fiat Ducato Furgone Maxi Gran Volume
tetto rialzato passo medio



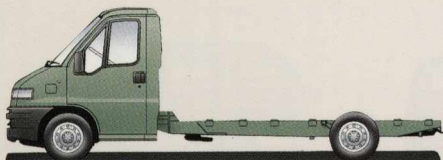
Fiat Ducato Autocarro
passo corto



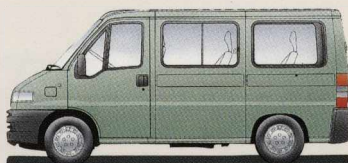
Fiat Ducato Autocarro
doppia cabina passo lungo



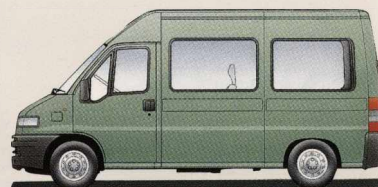
Fiat Ducato Cabinato passo lungo



Fiat Ducato Cabinato telaio ribassato



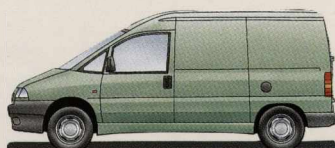
Fiat Ducato Panorama



Fiat Ducato Combinato Gran Volume
passo medio



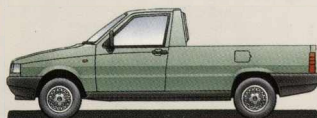
Fiat Ducato Ambulanza di soccorso
Gran Volume



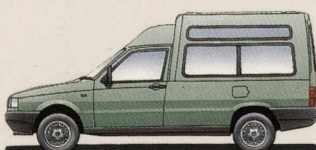
Fiat Scudo Furgone



Fiat Scudo Furgone Vetrato



Fiat Fiorino Pick-up



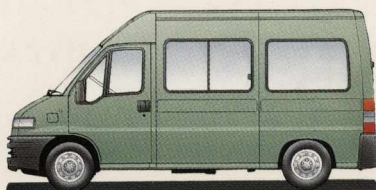
Fiat Fiorino Panorama



Fiat Marengo



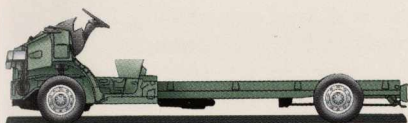
Fiat Ducato Furgone Vetrato 10
tetto rialzato passo corto



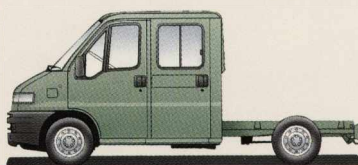
Fiat Ducato Furgone Vetrato 14
Gran Volume passo medio



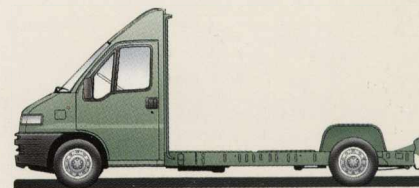
Fiat Ducato Furgone Vetrato Maxi
Gran Volume passo lungo



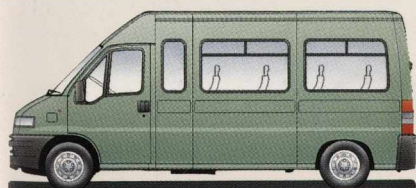
Fiat Ducato Scudato passo lungo



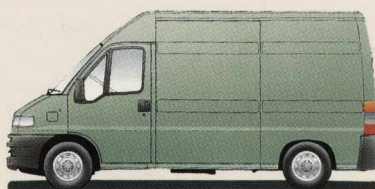
Fiat Ducato Cabinato doppia cabina
passo medio



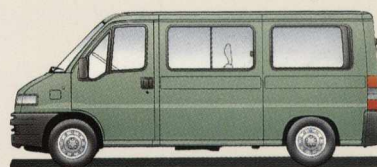
Fiat Ducato Cabinato con pianale
tetto alto passo lungo



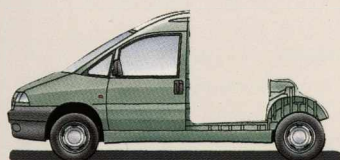
Fiat Ducato Minibus



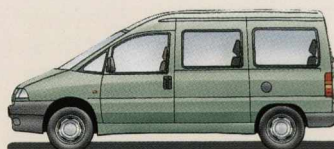
Fiat Ducato Furgone 4x4



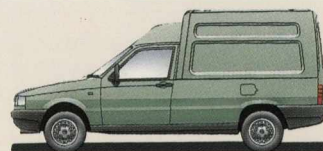
Fiat Ducato Combinato 4x4



Fiat Scudo Cabinato



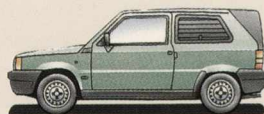
Fiat Scudo Combinato



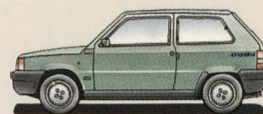
Fiat Fiorino Furgone



Fiat Punto Van



Fiat Panda Van



Fiat Panda Citivan

FIAT AUTO
BILANCIO CONSOLIDATO AL 31 DICEMBRE 1997

ANALISI DEI RISULTATI REDDITUALI E DELLA SITUAZIONE PATRIMONIALE E FINANZIARIA

PREMESSA E SCENARIO MACROECONOMICO

Il 1997 è stato per Fiat Auto un anno estremamente positivo caratterizzato da numerosi avvenimenti eccellenti quali l'elevato incremento delle vendite che ha portato l'Azienda al record storico delle vetture consegnate (2.739.000), il netto miglioramento della redditività operativa, il consolidamento delle politiche di globalizzazione con investimenti nei paesi emergenti e il perseguimento costante e incisivo della creazione di valore.

Nel 1997 l'economia mondiale ha registrato andamenti generalmente positivi nelle diverse aree geografiche. L'Europa ha invertito la tendenza recessiva evidenziata nel 1996, pur in presenza di manovre restrittive adottate dai vari paesi con l'obiettivo di raggiungere i requisiti necessari all'ingresso nell'Euro; le valute europee hanno registrato andamenti pressoché stabili, con l'eccezione della sterlina inglese, grazie alla politica di alti tassi d'interesse attuata dalla Banca d'Inghilterra. In chiusura d'anno si è verificata la cosiddetta "crisi di Hong Kong" con il crollo delle borse e delle valute di numerosi paesi del Sud Est Asiatico con ricadute anche sul Giappone. L'effetto di tale crisi, generata dalla fragilità delle economie coinvolte fortemente indebitate verso l'estero, si è fatto sentire pesantemente anche in Brasile e in Argentina.

In questo contesto internazionale l'economia italiana ha evidenziato una crescita dell'1,4%, migliore rispetto al 1996 (0,7%), ma pur tuttavia sensibilmente inferiore alla media europea (2,5%); tutto questo nonostante il significativo contributo (0,5%) dato dagli incentivi alla rottamazione, in quanto le politiche monetarie e fiscali, estremamente rigide, hanno certamente frenato il potenziale di sviluppo dell'economia.

In questo scenario macroeconomico Fiat Auto ha proseguito nel 1997 nelle sue strategie di sviluppo che sono risultate efficaci con il rinnovamento dei prodotti e dei servizi, l'attenta valutazione dei costi e benefici e la globalizzazione.

Particolare attenzione è stata attribuita all'allungamento della "catena del valore", che ha significato integrare al meglio, in Italia e all'estero, tutte le competenze del settore per vendere non soltanto vetture ma servizi di assistenza, servizi assicurativi e finanziari connessi non solo alle automobili nuove ma anche al parco circolante. Il mercato di riferimento delle società finanziarie partecipate da Fidis ha avuto un andamento positivo che si è riflesso sui risultati delle diverse linee di business.

In particolare il settore Finanziamenti a cliente finale ha operato in un contesto di mercato caratterizzato, in Europa Occidentale, dalla crescita della domanda di automobili (finanziamenti pari a L. 9.512 miliardi; + 16% rispetto al 1996); al contrario il settore Finanziamento reti ha risentito dei minori stock di veicoli presso i dealers (- 9%) mentre i livelli di attività del settore Finanziamento Fornitori sono risultati leggermente superiori a quelli dell'esercizio precedente (+ 2%).

È in questo scenario che si collocano i brillanti risultati

conseguiti da Fiat Auto; l'esercizio si è chiuso con un utile netto consolidato di 743 miliardi di lire, contro una perdita di 193 miliardi di lire nel 1996.

Il significativo incremento rispetto all'anno precedente trova riscontro nel miglioramento dell'autofinanziamento che passa da 2.844 miliardi di lire del 1996 a 4.003 miliardi di lire del 1997, pari al 7,9% dei ricavi netti consolidati (6,7% nel 1996).

Anche tutti gli altri principali indicatori di bilancio registrano un miglioramento rispetto al precedente esercizio come risulta dalla seguente tabella:

	1997	1996
R.O.E.	7,1%	(2,0%)
R.O.I.	12,4%	4,2%
R.O.S.	2,9%	1,1%

ANDAMENTO ECONOMICO

Passando ora a una analisi più dettagliata delle principali voci economiche si evidenzia quanto segue:

Il VALORE DELLA PRODUZIONE si attesta a 53.515 miliardi di lire con un incremento del 21,1% rispetto al valore del 1996 (44.209 miliardi di lire). Il miglioramento è dovuto essenzialmente all'incremento dei ricavi netti che consuntivano un ammontare di 50.734 miliardi di lire (+ 19,4% sul 1996) con un incremento di vendite, rispetto al 1996, di circa 400.000 vetture (+ 16%). Sorprendenti i risultati in Italia dove sono state immatricolate 300.000 vetture in più rispetto all'anno precedente; in particolare il marchio Fiat ha incrementato i volumi di circa 230.000 unità. Ai significativi aumenti di alcuni mercati quali Brasile, Argentina e Turchia si affiancano i mercati europei di esportazione che segnano una flessione in quasi tutti i paesi. All'incremento del valore della produzione contribuisce anche l'aumento del magazzino prodotti finiti e dei prodotti in corso di lavorazione dovuto all'adeguamento dei prodotti in stock collegati ai piani programmati di vendita ed un maggior contenuto dei prodotti.

Il VALORE AGGIUNTO COMPLESSIVO pari a 12.099 miliardi di lire rappresenta il 22,6% del valore della produzione (10.320 miliardi di lire nel 1996). Tale ricchezza incrementale prodotta nell'esercizio ha coperto gli oneri relativi ai redditi di lavoro subordinato e ai redditi finanziari erogati e agli oneri fiscali con una capacità di autofinanziamento di 4.003 miliardi di lire.

Tra i fattori di costo più significativi rileviamo il seguente andamento:

- i costi delle MATERIE PRIME, SUSSIDIARIE, DI CONSUMO E MERCI si attestano a 31.952 miliardi di lire con un incremento del 21,3% sul 1996 dovuto sia alla componente inflazione sia ai maggiori livelli di attività produttiva, che ha interessato in misura predominante il marchio Fiat, nonché al sempre più diffuso arricchimento dei prodotti;
- i costi delle PRESTAZIONI DI SERVIZI ammontano a 6.677 miliardi di lire (+ 15,3% rispetto al 1996); tale incremento oltre che collegato all'effetto dell'inflazione e ad un maggiore volume di attività è anche conseguenza delle terziizzazioni di alcune attività precedentemente svolte internamente;
- il costo del LAVORO si è attestato a 6.256 miliardi di lire pari al 12,3% dei ricavi netti (5.731 miliardi di lire e 13,4% nel 1996) con un costo procapite calcolato sulla media dei dipendenti pari a 52,8 milioni di lire (48,9 milioni di lire nel 1996).

L'incremento di costo in valore assoluto risulta di 525 miliardi di lire (+ 9,1%) ed è da ricondurre alla maggior forza lavoro pari a circa 1.200 unità, alla dinamica salariale (+ 4%), al minor ricorso alla CIG straordinaria e al maggior carico contributivo per la sospensione degli sgravi per il Sud (Insediamenti Italia). Il costo del lavoro ha assorbito il 51,7% del valore aggiunto complessivo (55,5% nel 1996).

Il RISULTATO OPERATIVO è pari a 1.468 miliardi di lire (470 miliardi nel 1996) e segna un incremento di 998 miliardi rispetto all'esercizio precedente. Rappresenta il 2,9% dei ricavi netti delle vendite (1,1% nel 1996).

Il netto miglioramento del risultato operativo è da ricondurre all'incremento delle vendite. La redditività, peraltro, risulta negativamente condizionata dalla forte competizione che ha costretto l'azienda a ricorrere a pesanti campagne di incentivazione, al maggiore assorbimento dei costi fissi nelle aree industriali (Italia, Brasile e Polonia) e alle efficienze realizzate attraverso le incisive azioni di contenimento dei costi.

La GESTIONE FINANZIARIA, incluse le rettifiche di valore di attività finanziarie, consuntiva un saldo negativo di 299 miliardi di lire (contro 341 miliardi di lire nel 1996), di cui 187 miliardi di lire di oneri finanziari netti.

Le PARTITE STRAORDINARIE segnano un saldo negativo di 22 miliardi di lire (positivo di 203 miliardi di lire nel 1996) e il RISULTATO NETTO CONSOLIDATO di Fiat Auto si attesta su un utile di 743 miliardi di lire (contro una perdita di 193 miliardi di lire nel 1996) pari all'1,5% dei ricavi netti (- 0,4% nel 1996) dopo aver scorporato l'utile di Terzi azionisti pari a 36 miliardi di lire (118 miliardi di lire nel 1996) e accertato un carico fiscale di 368 miliardi di lire (407 miliardi di lire nell'esercizio precedente).

Il conto economico consolidato esposto secondo il criterio della destinazione risulta in sintesi come segue:

(in miliardi di lire)	1997	1996
Ricavi netti	50.734	42.502
Costo produzione del venduto	43.162	36.511
Spese commerciali	2.885	2.894
Spese generali e amministrative e altri oneri e proventi	2.183	1.655
Spese ricerca e sviluppo	1.036	972
Totale costi	49.266	42.032
Risultato operativo	1.468	470
Proventi (oneri) finanziari netti e altre rettifiche di valore	(295)	(398)
Quota di Fiat Auto nel risultato netto delle società non consolidate	(4)	57
Totale gestione finanziaria e rettifiche di valore di attività finanziarie	(299)	(341)
Proventi (oneri) straordinari	(22)	203
Risultato prima delle imposte e della quota di terzi azionisti	1.147	332
Imposte sul reddito	(368)	(407)
Risultato netto di Fiat Auto e di Terzi	779	(75)
Risultato di competenza di Terzi azionisti	(36)	(118)
Risultato netto dell'esercizio	743	(193)

ANDAMENTO PATRIMONIALE E FINANZIARIO

L'analisi dettagliata delle principali voci della struttura patrimoniale di Fiat Auto esposte secondo gli schemi

legislativi di Bilancio è svolta specificatamente nella Nota Integrativa.

La tabella seguente riporta la Situazione Patrimoniale consolidata di Fiat Auto riclassificata sinteticamente:

(in miliardi di lire)	al 31.12.1997	al 31.12.1996
Rimanenze di magazzino	4.989	3.781
Crediti commerciali	4.771	4.079
Altre attività	2.859	2.776
Debiti commerciali	(11.419)	(9.578)
Altre passività	(3.575)	(3.966)
Capitale di Funzionamento	(2.375)	(2.908)
Immobilizzazioni materiali nette	18.028	18.693
Immobilizzazioni immateriali nette	335	356
Immobilizzazioni finanziarie (*)	939	902
Fondi	(5.325)	(4.953)
Capitale investito netto	11.602	12.090
Posizione finanziaria	(92)	(2.214)
Patrimonio netto di Terzi	282	262
Patrimonio netto di Fiat Auto	11.228	9.614

(*) I beni in leasing finanziario pari a 4.637 miliardi di lire (2.504 miliardi di lire nel 1996) e i crediti finanziari immobilizzati pari a 192 miliardi di lire (145 miliardi di lire nel 1996) sono inclusi nella posizione finanziaria.

Dalla suddetta tabella emerge che:

IL CAPITALE DI FUNZIONAMENTO è risultato negativo per 2.375 miliardi di lire contro un valore negativo di 2.908 miliardi di lire al 31.12.1996 assorbendo risorse per 533 miliardi di lire.

L'indice di copertura è sceso da 24 a 17 giorni di fatturato. Per una migliore analisi dell'evoluzione del Capitale di Funzionamento, di seguito sono evidenziate le principali variazioni relative alle sue componenti principali:

- le RIMANENZE sono risultate al 31 dicembre 1997 pari a 4.989 con un incremento del 31,9% nei confronti della situazione di inizio anno dovuto all'adeguamento delle scorte ai programmi di vendita e all'arricchimento continuo dei prodotti. L'indice di copertura sale passando da 34 a 36 giorni di fatturato.
- i CREDITI COMMERCIALI sono risultati a fine anno pari a 4.771 miliardi di lire con un incremento del 16,9% rispetto ai 4.079 miliardi del 1996, dovuto essenzialmente ai maggiori livelli di attività dell'ultimo bimestre 1997. L'indice di credit-time è passato da 35 a 34 giorni di fatturato.
- i DEBITI COMMERCIALI al 31 dicembre 1997 sono

risultati pari a 11.419 miliardi di lire in aumento del 19,2% rispetto alla situazione di inizio anno, dovuto principalmente agli elevati volumi produttivi dell'ultimo bimestre 1997. L'esposizione debitoria, pur in aumento, è rimasta pari a 82 giorni di fatturato.

Le IMMOBILIZZAZIONI MATERIALI nette al 31 dicembre 1997 sono pari a 18.028 miliardi di lire e segnano un decremento di 665 miliardi di lire rispetto alla situazione di inizio anno. Tale decremento è imputabile all'effetto congiunto degli investimenti (2.597 miliardi di lire), in leggera flessione rispetto all'esercizio precedente, degli ammortamenti (+ 238 miliardi di lire rispetto al 1996) e dei disinvestimenti dell'anno.

Al 31 dicembre 1997 il FONDO AMMORTAMENTO dell'ATTIVO FISSO è risultato di 21.037 miliardi di lire; il grado di ammortamento delle immobilizzazioni materiali è risultato pari al 53,8% (50,6% al 31 dicembre 1996).

I FONDI al 31 dicembre 1997 sono risultati pari a 5.325 miliardi di lire con un aumento del 7,5% rispetto alla situazione inizio esercizio dovuto principalmente all'incremento degli oneri connessi alla assistenza e garanzia, ad oneri per impegni contrattualmente assunti verso terzi. Tra di essi i fondi accantonamenti per il trattamento di fine rapporto dei dipendenti ammontano a 2.263 miliardi di lire (2.202 miliardi al 31 dicembre 1996).

Il CAPITALE INVESTITO netto al 31 dicembre 1997 è risultato pari a 11.602 miliardi di lire, con un decremento dell'anno pari al 4%.

Il fabbisogno netto di capitale è coperto quasi totalmente dal patrimonio netto (96,7%) che si è attestato a 11.228 miliardi di lire al netto della quota di competenza dei Terzi pari a 282 miliardi di lire.

La POSIZIONE FINANZIARIA netta al 31 dicembre 1997 presenta un indebitamento di 92 miliardi con un significativo miglioramento rispetto all'indebitamento di 2.214 miliardi di lire di inizio anno derivante principalmente dai flussi finanziari generati dalla gestione.

La sua composizione è evidenziata nella seguente tabella:

(in miliardi di lire)	1997	1996
Disponibilità liquide	429	684
Titoli negoziabili	1.880	1.295
Crediti finanziari e beni concessi in leasing	29.630	19.168
Ratei attivi	54	65
Risconti passivi	(2.590)	(1.398)
Totale attività finanziarie	29.403	19.814
Debiti finanziari entro l'esercizio	16.852	13.615
Debiti finanziari oltre l'esercizio	12.387	8.337
Ratei passivi	343	218
Risconti attivi	(87)	(142)
Totale passività finanziarie	29.495	22.028
Posizione finanziaria netta consolidata	(92)	(2.214)

DETERMINAZIONE E RIPARTIZIONE DEL VALORE AGGIUNTO

(in miliardi di lire)	1997	1996
Ricavi netti	50.734	42.502
Variazione delle rimanenze di prodotti in corso di lavorazione e prodotti finiti	719	(256)
Produzione interna di immobilizzazioni materiali	632	674
Altri ricavi e proventi	1.430	1.289
TOTALE VALORE DELLA PRODUZIONE	53.515	44.209
Costi per materie prime, sussidiarie, di consumo e di merci	(31.952)	(26.351)
Variazione delle rimanenze di materie prime, sussidiarie, di consumo e merci	371	28
Costi per servizi	(6.677)	(5.791)
Costi per godimento di beni di terzi	(410)	(356)
Accantonamenti per rischi e oneri	(1.140)	(660)
Svalutazioni	(300)	(35)
Rettifiche di valore di attività finanziarie	(129)	(250)
Interessi e oneri Società Finanziarie	(1.537)	(1.200)
Oneri diversi di gestione	(922)	(724)
VALORE AGGIUNTO PRODOTTO	10.819	8.870
Proventi da partecipazioni	17	16
Altri proventi finanziari	1.285	1.231
Totale delle partite straordinarie	(22)	203
VALORE AGGIUNTO COMPLESSIVO	12.099	10.320
Così ripartito:		
– al personale	(6.256)	(5.731)
– ai finanziatori	(1.472)	(1.338)
– agli enti statali per imposte	(368)	(407)
CAPACITÀ DI AUTOFINANZIAMENTO	4.003	2.844
A reintegrazione del capitale investito (ammortamenti)	(3.224)	(2.919)
A remunerazione di azionisti Terzi	(36)	(118)
RISULTATO DELL'ESERCIZIO	743	(193)

STATO PATRIMONIALE CONSOLIDATO AL 31 DICEMBRE 1997 E 1996

ATTIVO

<i>milioni di ECU</i>			<i>miliardi di lire</i>	<i>miliardi di lire</i>
1997			1997	1996
IMMOBILIZZAZIONI:				
173	Immobilizzazioni immateriali	(Nota 1)	335	356
9.291	Immobilizzazioni materiali	(Nota 2)	18.028	18.693
	Immobilizzazioni finanziarie:	(Nota 3)		
480	partecipazioni		931	895
4	altri titoli		8	7
2.488	crediti		4.829	2.649
2.972	Totale immobilizzazioni finanziarie		5.768	3.551
12.436	TOTALE IMMOBILIZZAZIONI		24.131	22.600
ATTIVO CIRCOLANTE:				
2.571	Rimanenze	(Nota 4)	4.989	3.781
	Crediti:	(Nota 5)		
2.459	crediti commerciali		4.771	4.079
1.214	altri crediti		2.356	2.061
3.673	Totale crediti		7.127	6.140
	Attività finanziarie non immobilizzate:	(Nota 6)		
969	altri titoli		1.880	1.295
12.782	crediti finanziari		24.801	16.519
13.751	Totale attività finanziarie non immobilizzate		26.681	17.814
221	Disponibilità liquide	(Nota 7)	429	684
20.216	TOTALE ATTIVO CIRCOLANTE		39.226	28.419
332	RATEI E RISCONTI ATTIVI	(Nota 8)	644	922
32.984	TOTALE ATTIVO		64.001	51.941

PASSIVO

<i>milioni di ECU</i>			<i>miliardi di lire</i>	<i>miliardi di lire</i>
1997			1997	1996
PATRIMONIO NETTO				
PATRIMONIO NETTO DI FIAT AUTO				
		(Nota 9)		
1.031	Capitale		2.000	2.000
70	Riserva da sovrapprezzo azioni		137	21
209	Riserva di rivalutazione		405	213
112	Riserva legale		217	195
3.982	Utili (perdite) portati a nuovo e altre riserve		7.726	7.378
383	Utile (perdita) dell'esercizio		743	(193)
5.787	Totale		11.228	9.614
145	CAPITALE E RISERVE DI AZIONISTI TERZI		282	262
5.932	TOTALE PATRIMONIO NETTO		11.510	9.876
1.578	FONDI PER RISCHI E ONERI	(Nota 10)	3.062	2.751
1.166	TRATTAMENTO DI FINE RAPPORTO LAVORO SUBORDINATO	(Nota 11)	2.263	2.202
	DEBITI	(Nota 12)		
15.069	Debiti finanziari		29.239	21.952
5.885	Debiti commerciali		11.419	9.578
903	Altri debiti		1.753	2.109
21.857	Totale debiti		42.411	33.639
2.451	RATEI E RISCONTI PASSIVI	(Nota 13)	4.755	3.473
32.984	TOTALE PASSIVO		64.001	51.941

CONTI D'ORDINE *

milioni di ECU		miliardi di lire		miliardi di lire
1997		1997		1996
GARANZIE PRESTATE:				
GARANZIE PERSONALI				
360	Fidejussioni	698		421
20	Avalli	38		46
2.128	Altre garanzie personali	4.130		5.652
2.508	TOTALE	4.866		6.119
45	GARANZIE REALI	88		1
2.553	TOTALE GARANZIE PRESTATE	4.954		6.120
8.210	IMPEGNI	15.931		6.738
230	BENI DI TERZI PRESSO L'AZIENDA	447		1.533
3.742	BENI DELL'AZIENDA PRESSO TERZI	7.260		4.102
391	ALTRI CONTI D'ORDINE	758		175
15.126	TOTALE CONTI D'ORDINE	29.350		18.668

(*) Nota 14.

CONTO ECONOMICO CONSOLIDATO

milioni di ECU			miliardi di lire	miliardi di lire	miliardi di lire
1997			1997	1996	1995
VALORE DELLA PRODUZIONE					
26.146	RICAVI DELLE VENDITE E DELLE PRESTAZIONI	(Nota 15)	50.734	42.502	39.093
371	Variazioni delle rimanenze di prodotti in corso di lavorazione, semilavorati e finiti		719	(256)	971
326	Incrementi di immobilizzazioni per lavori interni		632	674	369
737	Altri ricavi e proventi		1.430	1.289	900
27.580	TOTALE VALORE DELLA PRODUZIONE		53.515	44.209	41.333
COSTI DELLA PRODUZIONE					
		(Nota 16)			
16.467	Acquisti		31.952	26.351	25.831
3.441	Costi per servizi		6.677	5.791	5.446
211	Affitti, noleggi e canoni		410	356	401
3.224	Costi per il personale		6.256	5.731	5.645
1.662	Ammortamenti		3.224	2.919	2.464
155	Svalutazioni di crediti commerciali e delle immobilizzazioni		300	35	48
(191)	Variazioni delle rimanenze di materie prime sussidiarie, di consumo e merci		(371)	(28)	(30)
588	Accantonamenti per rischi e altri accantonamenti		1.140	660	267
475	Oneri diversi di gestione		922	724	447
792	Interessi e oneri servizi finanziari		1.537	1.200	
26.824	TOTALE COSTI DELLA PRODUZIONE		52.047	43.739	40.519
756	RISULTATO OPERATIVO		1.468	470	814
PROVENTI E ONERI FINANZIARI					
		(Nota 17)			
9	Dividendi e altri proventi da partecipazioni		17	16	44
662	Proventi finanziari		1.285	1.231	1.749
(758)	Interessi ed altri oneri finanziari		(1.472)	(1.338)	(1.776)
(87)	TOTALE PROVENTI E ONERI FINANZIARI		(170)	(91)	17
RETTIFICHE DI VALORE DI ATTIVITÀ FINANZIARIE					
		(Nota 18)			
(11)	Risultato di società non consolidate integralmente		(21)	41	(63)
(55)	Svalutazione di crediti e titoli		(108)	(291)	(1)
(66)	TOTALE RETTIFICHE DI VALORE DI ATTIVITÀ FINANZIARIE		(129)	(250)	(64)
PROVENTI E ONERI STRAORDINARI					
		(Nota 19)			
13	Proventi straordinari		26	240	18
(25)	Oneri straordinari		(48)	(37)	(10)
(12)	TOTALE DELLE PARTITE STRAORDINARIE		(22)	203	8
591	RISULTATO PRIMA DELLE IMPOSTE		1.147	332	775
(189)	Imposte sul reddito dell'esercizio	(Nota 20)	(368)	(407)	(159)
402	UTILE (PERDITA) DI FIAT AUTO E DI TERZI		779	(75)	616
(19)	(Utile) perdita di competenza degli azionisti Terzi		(36)	(118)	(33)
383	UTILE (PERDITA) DI FIAT AUTO		743	(193)	583

NOTA INTEGRATIVA

FORMA E CONTENUTO DEL BILANCIO CONSOLIDATO

Il bilancio consolidato relativo all'esercizio 1997 è stato redatto in osservanza delle norme introdotte dal Decreto Legislativo del 9 aprile 1991 n. 127.

Ai sensi dell'articolo 27, 3° comma del citato decreto la Fiat Auto S.p.A. avrebbe potuto beneficiare dell'esonero dall'obbligo di redazione del bilancio consolidato; essa infatti non ha emesso titoli quotati in borsa ed è direttamente controllata per oltre il 95% dalla Fiat S.p.A. che redige e sottopone a controllo secondo le norme vigenti il proprio bilancio consolidato avendo emesso titoli quotati in borsa.

Rinunciando a quanto sopra citato la Fiat Auto S.p.A. ha scelto di redigere il proprio bilancio consolidato al fine di garantire una rappresentazione veritiera e corretta della sua situazione patrimoniale e finanziaria e del risultato d'esercizio. Infatti, Fiat Auto S.p.A. e le sue principali società controllate realizzano un'impresa economicamente e finanziariamente integrata, all'interno della quale ciascuna unità giuridicamente autonoma contribuisce, in modo complementare alle altre, all'ottenimento di risultati che possono essere apprezzati compiutamente soltanto se visti nel loro insieme. Conseguentemente a tale scelta il bilancio consolidato di Fiat Auto è stato sottoposto alle forme di pubblicità e di controllo previste dal citato decreto legislativo 127/91.

Il bilancio consolidato comprende i bilanci della Fiat Auto S.p.A., società Caposettore, e delle principali controllate italiane ed estere nelle quali la Fiat Auto S.p.A. detiene direttamente o indirettamente più del 50% del capitale sociale.

Talune imprese complessivamente non rilevanti, il cui consolidamento avrebbe determinato un impatto non superiore allo 0,3% dei ricavi consolidati, e per le quali non è possibile ottenere tempestivamente e senza spese sproporzionate le necessarie informazioni, sono state escluse dall'area di consolidamento, senza per questo compromettere la rappresentazione veritiera e corretta della situazione patrimoniale e finanziaria e del risultato economico di Fiat Auto, nonché la chiarezza del bilancio.

L'area di consolidamento degli esercizi 1997 e 1996 è esposta nell'allegato 1 della presente Nota Integrativa.

TECNICHE DI CONSOLIDAMENTO E PRINCIPI CONTABILI

I bilanci delle società consolidate sono quelli d'esercizio di società singole o consolidati redatti e approvati dai rispettivi Consigli di Amministrazione per l'approvazione da parte delle assemblee degli azionisti delle singole società, opportunamente modificati per eliminare eventuali interferenze fiscali e uniformarli, ove necessario, ai principi contabili omogenei del Gruppo

Fiat, che rispettano i vincoli della legislazione italiana vigente (Decreto Legislativo 127/91) e sono in linea con gli International Accounting Standards ad eccezione dello IAS n. 9 che richiede che i costi di sviluppo dei nuovi prodotti e/o processi siano iscritti nell'attivo patrimoniale. Analogamente agli esercizi precedenti tali costi sono imputati al conto economico nell'esercizio in cui sono sostenuti in linea con il principio della prudenza e con la prassi internazionale del settore automobilistico.

In ottemperanza al principio contabile internazionale n. 27 emesso dallo I.A.S.C., Fiat Auto ha consolidato con il metodo dell'integrazione globale, oltre alle società operanti nei Settori industriali e commerciali, anche le società operanti nei Servizi finanziari. Quanto sopra, seppure in parziale deroga all'art. 28 "Casi di esclusione dal consolidamento" del D. Lgs. 9 aprile 1991 n. 127, contribuisce, nella specifica struttura di Fiat Auto, a rappresentare con chiarezza ed in modo veritiero e corretto la situazione patrimoniale, finanziaria ed economica dell'esercizio.

Tecniche di consolidamento - Le attività e le passività, nonché i proventi e gli oneri, dei bilanci oggetto di consolidamento con il metodo dell'integrazione globale sono inseriti nel bilancio consolidato di Fiat Auto, prescindendo dall'entità della partecipazione detenuta. È stato inoltre eliminato il valore di carico delle partecipazioni contro il patrimonio netto di competenza delle società partecipate, attribuendo ai soci di minoranza, in apposite voci, la quota del patrimonio netto e del risultato netto dell'esercizio di loro spettanza.

Se tale eliminazione determina una differenza, questa è imputata, ove possibile, agli elementi dell'attivo e del passivo delle imprese incluse nel consolidamento. L'eventuale valore residuo, se negativo, è iscritto in una voce del patrimonio netto denominata "riserva di consolidamento"; se positivo è iscritto in una voce dell'attivo denominata "differenza da consolidamento" o è portato esplicitamente in detrazione della riserva di consolidamento fino a concorrenza della medesima. L'importo iscritto nell'attivo è ammortizzato generalmente in 5 anni.

Gli utili, le perdite ed i relativi effetti fiscali derivanti da operazioni tra società di Fiat Auto non ancora realizzate nei confronti di terzi sono eliminati, come pure sono eliminate le partite che danno origine a debiti e crediti, costi e ricavi tra le società consolidate con il metodo dell'integrazione globale.

Allo stesso tempo sono stati eliminati i costi e ricavi derivanti dai rapporti di acquisto e di vendita realizzati con affiliate estere e intermediati dalle società Motorcomsa S.A. e Fiat Automoviles Interamericana S.A., società in cui Fiat Auto non ha partecipazioni e che sono interamente controllate da altre società del Gruppo Fiat.

Tale elisione comporta deroga al 2° comma, lettera c) dell'articolo 31 del decreto legislativo n. 127/91 ed è stata operata in conformità al comma 4, articolo 29 dello stesso decreto legislativo n. 127/91, al fine di esprimere correttamente l'attività di Fiat Auto nei confronti di terze economie.

Infatti con riferimento ai rapporti delle riferite società con le imprese rientranti nell'area di consolidamento del Gruppo Fiat Auto, la mancata elisione delle partite reciproche di costo e di ricavo, determinerebbe una duplicazione delle partite presenti nel bilancio consolidato.

Si aggiunge, per completezza di informazione, che la procedura seguita è coerente con il fatto che il bilancio consolidato di Fiat Auto S.p.A. va inserito e letto nell'ambito del più ampio sistema di valori rappresentati nel bilancio consolidato della Fiat S.p.A. dalla quale Fiat Auto S.p.A. è totalmente controllata.

Sono altresì stati oggetto di eliminazione i conti d'ordine relativi a garanzie, impegni e rischi tra le imprese incluse nell'area di consolidamento.

La conversione delle poste di stato patrimoniale dei bilanci espressi in moneta diversa dalla moneta di conto (Lira italiana) è effettuata applicando i cambi correnti di fine esercizio. Le poste di conto economico sono invece convertite ai cambi medi dell'esercizio.

Al suddetto criterio fanno eccezione i bilanci delle controllate operanti nei paesi ad alto tasso di inflazione (nei quali il tasso di inflazione cumulato nel triennio supera il 100%): tali bilanci, che al 31 dicembre 1997 rappresentano una percentuale scarsamente significativa delle attività e dei ricavi consolidati, sono stati convertiti ai cambi correnti di fine periodo, in linea con il principio internazionale n. 29 emesso dallo IASC.

Le differenze cambio di conversione risultanti dal raffronto tra il patrimonio netto iniziale convertito ai cambi correnti e il medesimo convertito ai cambi correnti alla fine dell'esercizio precedente, nonché la differenza tra il risultato economico espresso ai cambi medi e quello espresso ai cambi correnti sono imputate alla voce del patrimonio netto "Differenze cambio".

I cambi utilizzati nei bilanci consolidati 1997 e 1996 sono esposti nell'allegato 3 della presente Nota Integrativa.

PRINCIPI CONTABILI

STATO PATRIMONIALE

Immobilizzazioni immateriali - I beni immateriali ed i costi considerati di utilità pluriennale sono iscritti al costo sostenuto, rettificato del valore degli ammortamenti a rate costanti tenendo conto della prevista utilità futura, per un periodo generalmente non superiore ai 5 anni.

Immobilizzazioni materiali - Le immobilizzazioni materiali sono iscritte in bilancio al costo d'acquisizione o di costruzione, rettificati nei casi in cui apposite leggi nazionali impongono o consentono la rivalutazione delle immobilizzazioni al fine di adeguarle, anche solo in parte, al mutato potere di acquisto delle monete. Per i beni acquistati da terzi tale valore corrisponde al prezzo pagato, aumentato degli oneri accessori sostenuti fino alla messa in esercizio. Per i beni costruiti in economia tale valore comprende tutti i costi di costruzione siano essi direttamente e specificatamente riferibili a ciascuno di essi oppure relativi, in generale, alle attività di fabbricazione impiegate e quindi comuni a più lavorazioni.

Il valore contabile lordo dei beni viene ripartito fra gli esercizi nel corso dei quali ne avviene l'utilizzazione, mediante lo stanziamento di quote di ammortamento calcolate sulla base di aliquote ritenute rappresentative della vita utile stimata del cespite.

In generale l'aliquota di ammortamento dei nuovi cespiti, nel loro primo anno di utilizzo, è ridotta a metà. In particolare in occasione di avviamenti di nuovi prodotti o lavorazioni, con volumi di attività significativamente ridotti rispetto alla normale capacità produttiva installata, l'ammortamento è determinato in modo da tenere conto dell'effettivo utilizzo dei nuovi cespiti entrati in funzione ed è correlato ai volumi produttivi ottenuti.

Le spese di manutenzione e riparazione ordinaria sono imputate direttamente a conto economico nell'esercizio in cui vengono sostenute, mentre le spese di manutenzione aventi natura incrementativa del valore delle immobilizzazioni sono capitalizzate.

I contributi in conto capitale a fronte degli investimenti sono contabilizzati al momento della loro erogazione e vengono imputati a conto economico gradatamente, in relazione alla vita residua dei cespiti cui fanno riferimento. A differenza degli esercizi precedenti, dal 1996, la parte di competenza dei futuri esercizi viene classificata nei "Risconti passivi" invece che nella voce "Altri fondi".

Partecipazioni - Le partecipazioni nelle imprese che non vengono consolidate con il metodo dell'integrazione globale sono valutate con il metodo del patrimonio netto. Solo le partecipazioni meno significative vengono valutate col criterio del costo, corrispondente al prezzo pagato per l'acquisto, aumentato delle spese di diretta imputazione, o alle somme versate o al valore dei beni conferiti in sede di sottoscrizione di nuove azioni.

Titoli - Sono valutati al minore tra costo d'acquisto, comprensivo degli oneri accessori di diretta imputazione, e il valore di mercato.

Beni concessi in leasing finanziario - I beni destinati alla locazione finanziaria sono contabilizzati al costo nelle immobilizzazioni finanziarie.

I loro ammortamenti sono generalmente calcolati con riferimento alla durata dei contratti e dei rischi connessi alla gestione dei contratti stessi e portati a diretta riduzione dei relativi beni; tale trattamento è allineato, per quanto concerne gli effetti economico patrimoniali, con quanto disposto dai principi internazionali (I.A.S. n. 17 per la contabilizzazione dei contratti di leasing).

Crediti - I crediti risultano iscritti in bilancio al presumibile valore di realizzo; detto valore risulta dalla differenza tra il valore nominale del credito e quello iscritto alla voce correttiva, denominata "svalutazione per rischi di perdite su crediti", portata in diretta diminuzione della voce dell'attivo cui si riferisce. L'ammontare di questo fondo è commisurato all'entità dei rischi relativi a specifici "crediti in sofferenza" sia all'entità del rischio generico di mancato incasso, prudenzialmente stimato in base all'esperienza del passato e al grado di equilibrio finanziario noto nella generalità dei debitori.

I crediti in valuta sono allineati ai cambi correnti di fine anno; i relativi utili o perdite di conversione sono accreditati o addebitati al conto economico.

Rimanenze - Le giacenze di magazzino sono iscritte al minore tra il costo di acquisto o costo di produzione e il valore di presumibile realizzo.

I costi d'acquisto comprendono i prezzi corrisposti ai fornitori aumentati delle spese accessorie sostenute fino all'ingresso nei magazzini della società al netto di sconti e abbuoni, mentre i costi di produzione corrispondono alla somma dei costi sostenuti nelle varie fasi di trasformazione industriale dei beni.

In particolare i metodi di valutazione delle diverse aree di magazzino sono i seguenti:

- il magazzino delle materie prime e componenti di produzione è valutato con il metodo FIFO;

- le parti di ricambio destinate alla vendita per assistenza del parco circolante di vetture sono valutate al costo medio d'acquisto ponderato con il valore delle rimanenze iniziali. Tale criterio è ritenuto adeguato per tenere conto del basso indice di rotazione che è caratteristico di questa tipologia di prodotto;
- i prodotti finiti vetture, se acquistati da terzi, sono valutati al prezzo di acquisto comprensivo degli oneri accessori; se prodotti dalla società, sono valutati con il criterio FIFO sovraesposto per la componente materiali e con il criterio del costo medio dell'esercizio per la componente dei costi industriali di trasformazione;
- le vetture usate, ritirate dalla clientela, sono valutate al minore tra il valore di carico e il presunto valore di realizzo, determinato dall'andamento del mercato.

Il valore delle rimanenze di magazzino iscritto nell'attivo del bilancio è al netto delle svalutazioni effettuate sulle scorte obsolete e di lento rigiro in base alla loro presumibile possibilità di utilizzo e di realizzo futuro.

Debiti - I debiti sono iscritti al loro valore nominale; la quota interessi inclusa nel valore nominale non maturata a fine anno viene differita agli esercizi futuri. I debiti in valuta sono allineati ai cambi di fine anno; i relativi utili o perdite di conversione sono accreditati o addebitati al conto economico.

Ratei e risconti - I ratei costituiscono la contropartita monetaria dell'accertamento di costi e di ricavi di competenza dell'esercizio per i quali non si sono ancora verificate le corrispondenti variazioni di disponibilità monetarie o di crediti e debiti.

I risconti rappresentano la contropartita di porzioni di costi e di ricavi non imputabili al risultato economico dell'esercizio relativo al periodo nel corso del quale si è avuta la corrispondente variazione monetaria o di crediti e debiti. I criteri di misurazione adottati costituiscono l'applicazione del principio generale di correlazione dei costi e dei ricavi in ragione di esercizio.

Fondi per rischi e oneri - Sono stanziati per coprire perdite, di esistenza certa o probabile, delle quali tuttavia alla chiusura dell'esercizio non sono determinabili l'ammontare o la data di sopravvenienza. Gli accantonamenti sono quantificati sulla base di stime che tengono presenti tutti gli elementi a disposizione.

Fondo trattamento di fine rapporto - Il fondo trattamento di fine rapporto lavoro subordinato rappresenta il debito certo, anche se non esigibile, maturato a favore di tutti i dipendenti alla data del bilancio, in conformità alle legislazioni vigenti nei singoli paesi in cui le varie società consolidate operano.

CONTI D'ORDINE

Strumenti finanziari fuori bilancio - Gli strumenti finanziari mediante i quali vengono gestiti i rischi derivanti da fluttuazioni nei cambi e nei tassi di interesse e, più in generale, nel valore delle attività e delle passività sono iscritti nei conti d'ordine al momento della stipula per l'importo nominale del contratto.

CONTO ECONOMICO

Ricavi - I ricavi per la vendita dei prodotti sono riconosciuti al momento del passaggio di proprietà, che generalmente coincide con la spedizione.

Relativamente alle società operanti nei Servizi finanziari, i ricavi e gli altri proventi finanziari sono imputati a conto economico secondo il principio della competenza temporale.

Sono compresi tra i ricavi anche i corrispettivi dei contratti di leasing finanziario al netto degli ammortamenti sui relativi beni.

Costi - Le spese di ricerca e sviluppo sono imputate a conto economico nell'esercizio in cui sono sostenute. I contributi statali e comunitari relativi alla ricerca vengono accreditati in conto economico nel momento in cui avviene l'incasso.

Gli oneri previsti per garanzia prodotti sono imputati a conto economico contestualmente alla registrazione della vendita.

Le spese di pubblicità e promozione sono imputate a conto economico nell'esercizio in cui sono sostenute.

Proventi e oneri finanziari - Sono rilevati ed esposti in bilancio secondo il principio della competenza.

Per gli strumenti fuori bilancio detenuti a titolo di negoziazione viene imputato a conto economico il differenziale, positivo o negativo, relativo alla valutazione a fine anno a valore di mercato, rispetto al valore contrattuale originario.

Per gli strumenti di copertura del rischio di interesse, sono imputati per conto economico i differenziali di interesse secondo il criterio di competenza.

Imposte - Le imposte correnti sono contabilizzate in base ad una ragionevole previsione dell'onere di imposta, considerando le eventuali esenzioni. Nel bilancio consolidato vengono inoltre considerate le imposte differite o prepagate, relativamente alle più significative operazioni di consolidamento e ad alcune differenze temporanee fra i risultati fiscalmente imponibili e i risultati desunti dai bilanci delle singole società utilizzati per il consolidamento. In particolare, come consentito dai principi contabili statuiti dallo IASC, le imposte differite stanziare sono quelle che si prevede verranno pagate nell'arco dei prossimi tre anni.

Dati espressi in ECU - Il bilancio consolidato è preparato in Lire italiane. Al fine di evidenziare i dati principali nella moneta di conto europea, i dati contenuti nei prospetti di bilancio consolidato 1997 di Fiat Auto sono presentati anche con la conversione in ECU, applicando a ciascuna posta di bilancio il tasso di cambio Lira/ECU in vigore al 31 dicembre 1997 (ECU 1 pari a Lire 1.940,39). I valori in ECU, forniti a puri fini informativi, non devono essere intesi come attestazione di una effettiva conversione della lira in altra valuta.

COMPOSIZIONE E PRINCIPALI VARIAZIONI DELLE VOCI E ALTRE INFORMAZIONI

ATTIVO

1) IMMOBILIZZAZIONI IMMATERIALI

(in miliardi di lire)	Valore netto al 31.12.1996	Investimenti	Ammortamenti	Variazioni area di consolid.	Riclassifiche	Differenze cambio	Disinvest. e altre variazioni	Valore netto al 31.12.1997	Fondo ammort. e svalutazione al 31.12.1997
Costi di impianto e ampliamento	174	73	(136)	(4)		2		109	306
Diritti di brevetti industr. e opere dell'ingegno	37	20	(36)		27		(1)	47	108
Concessioni, licenze, marchi e diritti simili	29		(14)					15	100
Avviamento		15	(5)					10	5
Immobilizzazioni in corso e acconti	105	16			(99)			22	
Altre immobilizzazioni immateriali	11	60	(17)		72	10	(4)	132	34
Totale immobilizzazioni immateriali	356	184	(208)	(4)	0	12	(5)	335	553

I costi di impianto e di ampliamento comprendono nuove capitalizzazioni per avviamento produzioni di Fiat Auto Poland S.A. per 18 miliardi di lire, di Fiat Auto Argentina S.A. per 10 miliardi di lire e di Fiasa S.A. per 40 miliardi di lire.

La voce avviamento è relativa alla società Fiat Credit France S.A. di cui Fidis S.p.A. ha acquisito il controllo del 100% nel corso del 1997.

Il decremento delle immobilizzazioni in corso è dovuto alla riclassifica di brevetti per 27 miliardi di lire di Fiat Auto S.p.A. e di altre immobilizzazioni in corso per 54 miliardi di lire in Fiat Auto Argentina S.A. e per 18 miliardi di lire in Targa Service S.r.l.. Entrambe sono riferite all'avvio dell'attività produttiva nel 1997.

Le altre immobilizzazioni immateriali hanno avuto un incremento per 121 miliardi di lire, costituiti per 60 miliardi di lire da investimenti in infrastrutture informatiche ed altri costi ad utilizzo pluriennale di Targa Service S.r.l. e di Fiat Auto Argentina S.A. rispettivamente per 12 miliardi di lire e per 44 miliardi di lire; la parte restante dell'incremento è costituita essenzialmente dalle riclassifiche precedentemente descritte.

2) IMMOBILIZZAZIONI MATERIALI

(in miliardi di lire)	Valore netto al 31.12.1996	Investimenti	Ammortamenti	Variazioni area di consolid.	Riclassifiche	Differenze cambio	Disinvest. e altre variazioni	Valore netto al 31.12.1997	Fondo ammort. e svalutazione al 31.12.1997
Terreni e fabbricati	4.042	191	(168)	63	259	34	(94)	4.327	1.707
Impianti e macchinario	8.657	738	(1.469)	6	916	46	(266)	8.628	10.623
Attrezzature industriali e commerciali	2.880	450	(1.098)		291	93	(31)	2.585	7.125
Altri beni	789	521	(281)	49	31	12	(111)	1.010	1.582
Immobilizzazioni in corso e acconti	2.325	697			(1.497)	(13)	(34)	1.478	
Totale immobilizzazioni materiali	18.693	2.597	(3.016)	118	0	172	(536)	18.028	21.037

Il valore lordo delle immobilizzazioni materiali comprende le rivalutazioni consentite da apposite leggi nazionali al fine di adeguare la loro valutazione al mutato potere d'acquisto delle monete. Al 31 dicembre 1997 l'effetto delle rivalutazioni nel valore lordo delle immobilizzazioni materiali e nel fondo ammortamento risulta pari rispettivamente a 950 miliardi di lire e a 350 miliardi di lire.

Nel corso dell'esercizio 1997 l'ammontare degli oneri finanziari capitalizzati, sostenuti dalla società Fiat Auto Argentina S.A. è stato pari a 13 miliardi di lire (9 miliardi di lire nel 1996).

Le variazioni dell'area di consolidamento pari a 118 miliardi di lire sono da attribuirsi essenzialmente alla fusione per incorporazione di Sevel Campania S.p.A. e Immobiliare Bruino S.p.A. in Fiat Auto S.p.A. e al consolidamento integrale di Fiat Credit France S.A..

Si fa presente che la colonna riclassifiche comprende principalmente la riduzione delle immobilizzazioni in corso e acconti che erano in essere alla fine dell'anno precedente per riclassifica alle rispettive poste al momento dell'entrata in funzione.

L'analisi degli investimenti per area geografica è riportata nel capitolo "Altre informazioni per area geografica" della presente Nota Integrativa.

Negli esercizi 1997 e 1996 le aliquote di ammortamento utilizzate dalle società consolidate sono comprese nei seguenti intervalli:

	aliquote di ammortamento
Terreni e fabbricati	1,0%-10,0%
Impianti e macchinario	10,0%-20,0%
Attrezzature industriali e commerciali	16,0%-25,0%
Altri beni	12,0%-25,0%

3) IMMOBILIZZAZIONI FINANZIARIE

Le immobilizzazioni finanziarie comprendono le partecipazioni in società controllate, collegate e altre imprese, gli altri titoli, i crediti finanziari immobilizzati e i beni concessi in leasing finanziario.

Partecipazioni

(in miliardi di lire)	Valore al 31.12.1996	Rivalutazioni	Svalutazioni	Variazioni area di consolid.	Acquisti e capitalizz.	Differenze cambio nette	Disinvest. e altre variazioni	Valore al 31.12.1997
Partecipazioni in imprese controllate	97	11	(29)	(35)	87	2	(3)	130
Partecipazioni in imprese collegate	770	59	(55)	(35)	37	49	(33)	792
Partecipazioni in altre imprese	28		(7)		1		(13)	9
Totale partecipazioni	895	70	(91)	(70)	125	51	(49)	931

Le rivalutazioni e le svalutazioni delle partecipazioni si riferiscono agli allineamenti effettuati a conto economico per recepire i risultati di gestione delle società consolidate con il metodo del patrimonio netto (vedi nota nella sezione del conto economico).

Le differenze cambio sono esposte al netto delle rivalutazioni monetarie effettuate sui patrimoni netti delle società che operano in paesi ad alta inflazione.

Le principali altre variazioni, che comprendono le variazioni dell'area di consolidamento, gli acquisti e le capitalizzazioni, i disinvestimenti e le altre variazioni in diminuzione, si dettagliano come segue per tipologia di partecipata.

Società controllate:

- la variazione dell'area di consolidamento è da attribuirsi all'uscita delle società Sevel Campania S.p.A. e Immobiliare Bruino S.p.A. in seguito alla fusione in Fiat Auto S.p.A., al passaggio della società Intermap (France) S.A. nel gruppo delle società consolidate linea per linea e al consolidamento della Fiat Ges.co S.c.p.A. con il metodo del patrimonio netto;
- le capitalizzazioni sono relative a conferimenti effettuati nel 1997 alla Fiat Magyarorszag Kft., alla Alfa Romeo (Australia) Pty, alla Saigarage S.p.A., alla Fiat Ges.co S.c.p.A., alla C.S.S.T. S.p.A., alla Fiat India Automobiles Pvt. Ltd. e ad altri conferimenti minori;
- i disinvestimenti e le variazioni in diminuzione sono dovute principalmente alla vendita della Fiat Auto Sverige A.B. e alla liquidazione delle società Alfa Romeo (Great Britain) Ltd. e Intermap (UK) Ltd..

Società collegate:

- la variazione dell'area di consolidamento è dovuta al passaggio della società Fiat Credit France S.A. nel gruppo delle società consolidate con il metodo linea per linea;
- le capitalizzazioni si riferiscono al versamento in conto capitale alla Maserati S.p.A. per 26 miliardi di lire e alla costituzione della nuova società Toro Targa Assicurazioni S.p.A. per 7 miliardi di lire e ad altri conferimenti minori;
- i disinvestimenti e le variazioni in diminuzione sono dovute principalmente per 10 miliardi di lire alla cessione del 50% di Maserati S.p.A. alla Ferrari S.p.A. (Gruppo Fiat) e per 21 miliardi di lire all'incasso di dividendi dalle società consolidate con il metodo del patrimonio netto.

Altre imprese:

– i disinvestimenti sono principalmente dovuti alla vendita di quote della Sevel Argentina S.A. e, contestualmente, la valutazione delle quote residue in portafoglio della stessa società, al valore corrente di fine anno della borsa di Buenos Aires, ha comportato una svalutazione pari a 7 miliardi di lire.

Altri titoli

(in miliardi di lire)	Totale al 31.12.1997	Totale al 31.12.1996
Titoli emessi dallo Stato Italiano		5
Altri titoli esteri	8	2
Totale titoli	8	7

I titoli esteri si riferiscono per 3 miliardi di lire a investimenti in titoli pubblici effettuati dal Banco Fiat S.A. e per 5 miliardi di lire a titoli obbligazionari sottoscritti da Fiat Bank GmbH.

Crediti finanziari immobilizzati

I crediti finanziari immobilizzati ammontano a 192 miliardi di lire (145 miliardi di lire nel 1996) e si suddividono come segue:

	al 31.12.1997			al 31.12.1996	
(in miliardi di lire)	Entro l'esercizio	Oltre l'esercizio	Di cui oltre 5 anni	Totale	Totale
Crediti verso imprese collegate	1	34	34	35	27
Crediti verso altri		157	21	157	118
Totale crediti	1	191	55	192	145

I crediti finanziari verso altri si riferiscono per 120 miliardi di lire ad operazioni di copertura contro il rischio di cambio e interesse (Interest Rate and Currency Swap) stipulati con la Comit di Londra in seguito all'acquisizione di un finanziamento in valuta estera erogato dalla BEI scadente nel 2000. La restante parte si riferisce principalmente ai crediti verso ZCZ per gli interessi di competenza degli esercizi futuri calcolati sui crediti originari riscadenziati, a finanziamenti a medio/lungo termine concessi da società finanziarie e ad altri crediti di entità minore.

I crediti finanziari verso collegate comprendono per 20 miliardi di lire un finanziamento concesso dalla Fiat Auto S.p.A. al Centro Ricerche Fiat per la costruzione del Centro Motori.

Beni concessi in leasing finanziario

(in miliardi di lire)	Valore netto al 31.12.1996	Investim.	Ammortam.	Variazioni area di consolid.	Differenze cambio	Disinvest. e altre variazioni	Valore netto al 31.12.1997	Fondo ammort. e svalutazione al 31.12.1997
Beni concessi in leasing	2.504	3.519	(921)	124	11	(600)	4.637	1.676

I beni concessi in leasing, costituiti essenzialmente da autovetture e, in misura marginale, da immobili, sono stati classificati come immobilizzazioni finanziarie in virtù del peso ormai predominante assunto dai contratti di leasing di natura finanziaria.

Il notevole incremento del valore netto dei beni concessi in leasing rispetto all'esercizio precedente è quasi totalmente da attribuirsi alla società brasiliana Fiat Leasing S.A. la quale ha notevolmente incrementato la propria quota di mercato grazie ad una disposizione della legge locale che ha orientato gli acquirenti di autovetture verso questa particolare forma di finanziamento.

ATTIVO CIRCOLANTE

4) RIMANENZE

	al 31.12.1997			al 31.12.1996		
(in miliardi di lire)	Lordo	Fondo	Netto	Lordo	Fondo	Netto
Materie prime, sussidiarie e di consumo	1.281	(136)	1.145	915	(166)	749
Prodotti in corso di lavorazione	579		579	658		658
Prodotti finiti e merci	3.620	(373)	3.247	2.616	(261)	2.355
Acconti	18		18	19		19
Totale rimanenze	5.498	(509)	4.989	4.208	(427)	3.781

5) CREDITI

Al 31 dicembre 1997 i crediti iscritti nell'attivo circolante, al netto dei relativi fondi svalutazione, ammontano a 7.127 miliardi di lire (6.140 miliardi di lire nel 1996) e si dettagliano come segue:

	al 31.12.1997				al 31.12.1996		
(in miliardi di lire)	Commerciali	Altri	Totale	Di cui oltre l'esercizio	Commerciali	Altri	Totale
Crediti verso clienti	4.608		4.608	23	3.824		3.824
Crediti verso controllate	66		66		158		158
Crediti verso collegate	95	36	131	27	92	57	149
Crediti verso controllanti	2		2		5		5
Crediti verso altri:							
verso l'Erario		1.499	1.499	127		1.236	1.236
verso Istituti Previdenziali e assicurativi		71	71			94	94
verso il personale		27	27	1		39	39
altri crediti		723	723	181		635	635
Totale crediti	4.771	2.356	7.127	359	4.079	2.061	6.140

Al 31 dicembre 1997 i fondi svalutazione iscritti a rettifica dei crediti commerciali ammontano a 244 miliardi di lire (208 miliardi di lire nel 1996) mentre quelli a rettifica degli altri crediti ammontano a 6 miliardi di lire (7 miliardi di lire nel 1996).

I crediti verso l'Erario sono in gran parte composti da ritenute e crediti d'imposta, I.V.A. da recuperare verso paesi U.E. e accertamenti di I.V.A. su forniture e merci.

Gli altri crediti comprendono 178 miliardi di lire (114 miliardi di lire nel 1996) relativi al credito differito per imposte pagate in via anticipata rispetto al periodo di competenza, 111 miliardi di lire per depositi cauzionali, 59 miliardi di lire per crediti derivanti dalla vendita di immobilizzazioni, 58 miliardi di lire per anticipi per prestazioni e crediti per causali diverse per la restante parte.

6) ATTIVITÀ FINANZIARIE NON IMMOBILIZZATE

Le attività finanziarie che non costituiscono immobilizzazioni ammontano a 26.681 miliardi di lire (17.814 miliardi nel 1996) e comprendono gli altri titoli negoziabili ed i crediti finanziari non immobilizzati:

Altri titoli negoziabili

(in miliardi di lire)	al 31.12.1997	al 31.12.1996
Altri titoli	1.880	1.295

Gli altri titoli comprendono impieghi di liquidità di Fiasa S.A. e Fiat Automoviles Venezuela C.A. per 630 miliardi di lire e obbligazioni negoziabili di Banco Fiat S.A. per 1.250 miliardi di lire.

Crediti finanziari

(in miliardi di lire)	al 31.12.1997			al 31.12.1996	
	Entro l'esercizio	Oltre l'esercizio	Totale	Di cui per attività di factoring	Totale
Crediti verso controllate	17		17	1	3
Crediti verso collegate	108		108	103	89
Crediti verso controllante	31		31		295
Crediti verso altri	18.430	6.215	24.645	4.468	16.132
Totale crediti finanziari	18.586	6.215	24.801	4.572	16.519

I crediti finanziari verso altri includono per 18.310 miliardi di lire i finanziamenti alle reti di vendita e alla clientela erogati dalle società di servizi finanziari aventi normalmente una durata media di 27 mesi e sono esposti al netto di fondi di svalutazione pari a 857 miliardi di lire.

I crediti finanziari verso altri includono altresì 5.317 miliardi di lire per disponibilità liquide di Fiat Auto depositate presso la Fiat Ge.Va S.p.A. la quale svolge la funzione di Tesoreria centralizzata per le società del Gruppo Fiat.

7) DISPONIBILITÀ LIQUIDE

(in miliardi di lire)	al 31.12.1997	al 31.12.1996
Depositi bancari e postali	395	661
Assegni	3	4
Denaro e valori in cassa	31	19
Totale disponibilità liquide	429	684

8) RATEI E RISCOINTI ATTIVI

Al 31 dicembre 1997 i ratei ed i risconti ammontano a 644 miliardi di lire (922 miliardi di lire nel 1996) e si dettagliano come segue:

(in miliardi di lire)	al 31.12.1997	al 31.12.1996
Ratei attivi commerciali:		
interessi e commissioni	3	10
altri	14	1
Totale	17	11
Risconti attivi commerciali		
interessi e commissioni	247	402
assicurazioni	34	21
affitti	52	94
altri	153	187
Totale	486	704
Ratei attivi finanziari	54	65
Risconti attivi finanziari	87	142
Totale ratei e risconti attivi	644	922

La voce "Altri Risconti attivi commerciali" è composta da costi per contributi su attrezzature per 98 miliardi di lire, indennizzi pagati da Cormec S.A. per 27 miliardi di lire, manutenzioni su beni di terzi per 10 miliardi di lire e da risconti per causali diverse per la restante parte.

I ratei attivi finanziari sono composti principalmente da accertamenti di interessi attivi e di proventi derivanti da strumenti finanziari fuori bilancio.

La diminuzione dei Risconti attivi finanziari è attribuibile ai minori interessi pagati sui Buoni Sava i cui risconti ammontano a 84 miliardi di lire.

PASSIVO

9) PATRIMONIO NETTO

Prospetto delle variazioni del patrimonio netto consolidato

(in miliardi di lire)	Capitale sociale	Riserve	Riserva di conversione	Utili a nuovo, altre riserve e risultato d'esercizio	Totale
Saldi al 31 dicembre 1994	2.000	443	206	6.806	9.455
Delibera dell'Assemblea Azionisti del 21.04.95:					
copertura perdita esercizio 1994	(300)			300	
ricostituzione capitale sociale	300				300
Differenze cambio nette di conversione dei bilanci espressi in valuta estera ed altre rettifiche minori			58	(13)	45
Imposta 7,5% del patrimonio netto delle imprese come da D.L. n. 394 del 30.09.92				(30)	(30)
Risultato dell'esercizio				583	583
Saldi al 31 dicembre 1995	2.000	443	264	7.646	10.353
Delibera dell'Assemblea Azionisti del 10.06.1996:					
distribuzione dividendi		(15)		(400)	(415)
Differenze cambio nette di conversione dei bilanci espressi in valuta estera ed altre rettifiche minori		1	(114)	5	(108)
Imposta 7,5% del patrimonio netto delle imprese come da D.L. n. 394 del 30.09.92				(23)	(23)
Risultato dell'esercizio				(193)	(193)
Saldi al 31 dicembre 1996	2.000	429	150	7.035	9.614
Delibera dell'Assemblea Azionisti del 21.05.1997:					
copertura perdita esercizio 1996	(696)			696	
ricostituzione capitale sociale	696				696
Riclassifica Avanzo di Fusione Sifi S.p.A. - Sofigem S.r.l. - Sevel Campania S.p.A. e Immobiliare Bruino S.p.A.		330		(330)	
Differenze cambio nette di conversione dei bilanci espressi in valuta estera ed altre rettifiche minori			197	(6)	191
Imposte 7,5% del patrimonio netto delle imprese come da D.L. n. 394 del 30.09.92				(16)	(16)
Risultato dell'esercizio				743	743
Saldi al 31 dicembre 1997	2.000	759	347	8.122	11.228

Capitale sociale

Il capitale sociale interamente versato ammonta al 31 dicembre 1997 a 2.000 miliardi di lire ed è costituito da 4.000 milioni di azioni del valore nominale di Lire 500 cadauna.

Riserve

La voce riserve comprende le riserve del bilancio d'esercizio della caposettore Fiat Auto S.p.A.. In dettaglio risultano così costituite:

(in miliardi di lire)	al 31.12.1997	al 31.12.1996
Riserva sovrapprezzo azioni	137	21
Riserva di rivalutazione	405	213
Riserva legale	217	195
Totale riserve	759	429

Gli incrementi di ogni singola riserva derivano dalla riclassifica dell'avanzo di fusione generatosi dall'incorporazione di Sifi S.p.A., Sofigem S.r.l., Immobiliare Bruino S.p.A. e Sevel Campania S.p.A. in Fiat Auto S.p.A..

Riserva di conversione (translation reserve)

La riserva di conversione, o altrimenti detta di traduzione, comprende le variazioni del valore in moneta di conto, del capitale netto delle controllate estere, accumulate a partire dal 1° gennaio 1994 per effetto dell'oscillazione dei cambi ed a seguito dell'applicazione del metodo di conversione già illustrato nel capitolo "Tecniche di consolidamento".

Con riferimento alle società aventi sede in paesi ad alta inflazione, tale riserva comprende pure gli effetti sul patrimonio netto prodotti dall'applicazione di tecniche di adeguamento dei valori ai mutati parametri monetari.

(in miliardi di lire)	al 31.12.1997	al 31.12.1996
Differenze cambio di conversione	(2.529)	(2.582)
Rivalutazioni monetarie nei patrimoni netti delle società che operano nei paesi ad alta inflazione	2.876	2.732
Totale	347	150

Utili portati a nuovo e altre riserve

Gli utili portati a nuovo e le altre riserve includono, oltre a utili non distribuiti delle società controllate consolidate, riserve di rivalutazione monetaria ed altre riserve in sospensione d'imposta o assoggettabili ad un conguaglio d'imposta in caso di distribuzione futura. Non sono state generalmente stanziaste imposte, in quanto tali voci sono permanentemente reinvestite nelle società controllate o si prevede che non verranno effettuate operazioni che ne determinino la tassazione.

Raccordo con il patrimonio netto e il risultato netto d'esercizio della caposettore Fiat Auto S.p.A.

Il raccordo tra i dati del patrimonio netto e il risultato netto d'esercizio della Fiat Auto S.p.A. al 31 dicembre 1997 risulta come segue:

(in miliardi di lire)	al 31.12.1997		al 31.12.1996	
	Patrimonio netto	Risultato netto	Patrimonio netto	Risultato netto
Bilancio d'esercizio di Fiat Auto S.p.A.	3.958	257	2.258	(696)
Eliminazione dei valori delle partecipazioni consolidate e dei relativi dividendi nel bilancio della Fiat Auto S.p.A.	(3.041)	(287)	(3.572)	(460)
Eliminazione degli allineamenti delle partecipazioni operate dalla Fiat Auto S.p.A.	16	236	18	1
Contabilizzazione del patrimonio netto e dei risultati conseguiti dalle controllate e collegate consolidate	7.476	447	8.973	778
Eliminazione degli utili e delle perdite infragruppo inclusi nel magazzino e nelle immobilizzazioni ed altre rettifiche	2.819	90	1.937	184
Bilancio Consolidato di Fiat Auto	11.228	743	9.614	(193)

Capitale e riserve di Terzi

La variazione intervenuta nel "Patrimonio netto di Terzi" è così giustificata:

Saldo al 31 dicembre 1996	262
Variazione Area Consolidamento	1
Effetto differenza cambio di conversione	(17)
Attribuzione del risultato d'esercizio	36
Saldo al 31 dicembre 1997	282

Al 31 dicembre 1997 e 1996 le società consolidate con il metodo dell'integrazione globale, con partecipazioni di azionisti Terzi, sono le seguenti:

	al 31.12.1997	Quota Terzi	al 31.12.1996
Fiat Auto Poland S.A.	21,55		21,55
Fiat Versicherungsdienst GmbH	49,00		49,00
Sofice S.A.	0,64		0,64
Fiat Auto Location S.a.s.	40,00		
Fiat Ges.co S.c.p.A.			5,0

10) FONDI PER RISCHI E ONERI

(in miliardi di lire)	al 31.12.1997	al 31.12.1996
Fondi per trattamento di quiescenza ed obblighi simili	145	135
Fondi imposte:		
fondo imposte	62	24
fondo imposte differite	132	97
Totale fondi imposte	194	121
Altri fondi:		
fondo garanzia ed assistenza tecnica	979	823
fondi per ristrutturazioni in corso		206
fondi per altri rischi ed oneri	1.744	1.466
Totale Altri fondi	2.723	2.495
Totale Fondi per rischi e oneri	3.062	2.751

Fondo per trattamento di quiescenza ed obblighi simili

Sotto questa voce sono compresi i fondi di previdenza relativi al personale dipendente, diversi dalle indennità di fine rapporto lavoro subordinato, quali ad esempio i premi fedeltà per le società italiane ed i fondi pensione integrativi per le società estere.

Fondo imposte

Il fondo imposte rileva le passività per imposte soltanto probabili o incerte nell'ammontare o nella data di manifestazione.

Il fondo imposte differite, pari a 132 miliardi di lire, copre le passività differite che si generano in funzione di differenze di natura temporanea fra i risultati fiscalmente imponibili e quelli desunti dai bilanci utilizzati per il consolidamento.

Altri fondi

Il fondo per ristrutturazioni in corso faceva capo alla Fiat Auto Poland S.A. per l'adeguamento tecnologico della struttura produttiva; tale fondo è stato totalmente proventizzato nell'esercizio in accordo con il completamento dei programmi a cui il fondo si riferiva.

Il fondo per altri rischi e oneri si riferisce per 797 miliardi di lire (534 miliardi di lire nel 1996) a vertenze legali e rischi fiscali e previdenziali, per 279 miliardi di lire (297 miliardi di lire nel 1996) a oneri futuri relativi alle campagne promozionali, per 293 miliardi di lire (305 miliardi di lire nel 1996) a rischi e oneri contrattuali e per 375 miliardi di lire (330 miliardi di lire nel 1996) a passività potenziali connesse alla normale gestione operativa delle società italiane ed estere.

11) TRATTAMENTO DI FINE RAPPORTO DI LAVORO SUBORDINATO

(in miliardi di lire)	Valore al al 31.12.1996	Accanto- namenti	Utilizzi e altre variazioni	Valore al 31.12.1997
Trattamento di fine rapporto	2.202	280	(219)	2.263

12) DEBITI

Al 31 dicembre 1997 i debiti consolidati ammontano a 42.411 miliardi di lire (33.639 miliardi di lire nel 1996) e sono costituiti da debiti finanziari, debiti per acquisti di forniture e servizi e debiti di altra natura.

I **debiti finanziari** ammontano complessivamente a 29.239 miliardi di lire (21.952 miliardi di lire nel 1996) di cui 80 miliardi di lire (83 miliardi di lire nel 1996) sono assistiti da garanzie reali. Si dettagliano come illustrato nella seguente tabella:

(in miliardi di lire)	al 31.12.1997				al 31.12.1996			
	Entro l'esercizio	Oltre l'esercizio	Di cui oltre 5 anni	Totale	Entro l'esercizio	Oltre l'esercizio	Di cui oltre 5 anni	Totale
Obbligazioni	230	992		1.222	324	385		709
Debiti verso Banche	4.611	7.065	1.774	11.676	3.127	5.716	1.565	8.843
Debiti verso altri Finanziatori	10.252	3.335	115	13.587	8.462	1.232	126	9.694
Debiti Finanziari rappresentati da Titoli di credito	1.759	995		2.754	1.702	1.004		2.706
Totale debiti finanziari	16.852	12.387	1.889	29.239	13.615	8.337	1.691	21.952

I debiti verso altri finanziatori comprendono 4.336 miliardi di lire per indebitamento a breve di Fiat Auto con Fiat Ge.Va. S.p.A..

I debiti finanziari rappresentati da titoli di credito sono costituiti sostanzialmente da Buoni Sava, 1.486 miliardi di lire quota a breve termine e 946 miliardi di lire a medio/lungo termine.

I debiti per finanziamenti a medio/lungo termine ammontano globalmente a 15.611 miliardi di lire, di cui le quote scadenti entro e oltre l'esercizio successivo ammontano rispettivamente a 3.224 e 12.387 miliardi di lire.

La struttura dei debiti finanziari a medio-lungo termine (compresa la quota scadente entro l'esercizio), per tasso di interesse e valuta di indebitamento, è la seguente:

(in miliardi di lire)	inferiore al 5%	tra 5% e 7,5%	tra 7,5% e 10%	tra 10% e 12,5%	oltre 12,5%	Totale
Lira italiana	998	3.829	3.574	202	2	8.605
Marco tedesco	2.720	623				3.343
Real brasiliano					1.447	1.447
ECU		215				215
Escudo portoghese	16	81	68			165
Lira sterlina			194			194
Franco svizzero		129				129
Fiorino olandese	51					51
Dollaro USA	53	749				802
Peso argentino	80		14	68		162
Franco francese	394	82		14		490
Altre	5				3	8
Totale indebitamento finanziario a M-L/T 1997	4.317	5.708	3.850	284	1.452	15.611
Totale indebitamento finanziario a M-L/T 1996	2.099	3.031	3.477	1.666	864	11.137

I **debiti per forniture** e servizi e gli **altri debiti** ammontano a 13.172 miliardi di lire (11.687 miliardi di lire nel 1996) e si dettagliano come segue:

(in miliardi di lire)	al 31.12.1997			al 31.12.1996		
	Commerciali	Altri	Totale	Commerciali	Altri	Totale
Acconti	39		39	14		14
Debiti verso fornitori	10.367		10.367	8.742		8.742
Debiti commerciali rappresentati da titoli di credito	111		111			
Debiti verso imprese controllate	70	2	72	45	1	46
Debiti verso imprese collegate	830		830	777		777
Debiti verso controllante	2	27	29			
Debiti tributari		830	830		906	906
Debiti verso Istituti di previdenza e di sicurezza sociale		410	410		405	405
Altri debiti:						
debiti verso personale		178	178		182	182
debiti verso altri		306	306		615	615
Totale debiti	11.419	1.753	13.172	9.578	2.109	11.687

Nella voce "Debiti verso altri" sono compresi: 78 miliardi di lire per premi su options valutarie nei confronti di Fiat Ge.Va S.p.A., 80 miliardi di lire per depositi cauzionali, 11 miliardi di lire verso personale uscito, 8 miliardi di lire a saldo dell'acquisto dell'immobile di Intermap (Belgio) S.A. e debiti per causali diverse per la parte restante.

13) RATEI E RISCONTI PASSIVI

(in miliardi di lire)	al 31.12.1997	al 31.12.1996
Ratei passivi commerciali:		
assicurazioni	7	7
altri	369	360
Totale	376	367
Risconti passivi commerciali:		
contributi in conto capitale	825	767
interessi e commissioni	212	328
affitti		1
altri	409	394
Totale	1.446	1.490
Ratei passivi finanziari	343	218
Risconti passivi finanziari	2.590	1.398
Totale ratei e risconti passivi	4.755	3.473

La voce "altri ratei commerciali" comprende 132 miliardi di lire per competenze del personale maturate e non ancora liquidate, 87 miliardi di lire per oneri commerciali verso la rete, 26 miliardi di lire per pubblicità ed investimenti sulla rete di vendita, 27 miliardi di lire per costi di garanzia, trasporto e messa a punto, costi per associazioni, consulenze ed altri accertamenti per causali diverse per la parte restante.

Gli "altri risconti commerciali" comprendono ricavi e proventi liquidati in via anticipata per 202 miliardi di lire, contributi su interessi per sconto effetti per 36 miliardi di lire ed altri accertamenti per causali diverse sulla parte restante.

L'incremento dei ratei passivi finanziari per 125 miliardi di lire è da attribuirsi principalmente a accertamenti di interessi passivi su maggiori linee di credito delle società finanziarie e di oneri derivanti da strumenti finanziari fuori bilancio.

L'incremento dei risconti passivi finanziari pari a 1.192 miliardi di lire è da attribuirsi principalmente agli aumentati volumi di attività conseguiti dalle società finanziarie italiane e brasiliane.

14) CONTI D'ORDINE

Garanzie prestate

	al 31.12.1997			al 31.12.1996		
	Garanzie personali			Garanzie reali	Totale	Totale
(in miliardi di lire)	Fidejussioni	Avalli	Altre			
a favore di imprese collegate	364				364	1.608
a favore di imprese controllate dalla stessa controllante			3.406		3.406	3.504
a favore di altri	334	38	724	88	1.184	1.008
Totale garanzie prestate	698	38	4.130	88	4.954	6.120

Al 31 dicembre 1997 la Fiat Auto S.p.A. e le sue controllate hanno prestato garanzie per 4.954 miliardi di lire (6.120 miliardi di lire nel 1996) per la maggior parte dirette a garantire la buona esecuzione di progetti in corso di realizzazione.

Sono inoltre comprese tra le altre garanzie personali impegni per crediti ed effetti scontati pro-solvendo pari a 2.816 miliardi di lire (4.050 miliardi di lire nel 1996).

Fiat Auto ed alcune controllate sono parte in causa in varie azioni legali e controversie per le quali non si ritiene però possano emergere passività di rilievo oltre a quanto già stanziato nella voce "Fondi per altri rischi ed oneri".

Impegni

	al 31.12.1997				al 31.12.1996			
	Per strumenti finanziari	Per acquisto immobilizzazioni tecniche	Per canoni di leasing ed altri impegni	Totale	Per strumenti finanziari	Per acquisto immobilizzazioni tecniche	Per canoni di leasing ed altri impegni	Totale
(in miliardi)								
a favore di imprese controllate dalla stessa controllante	11.189	567		11.756	4.074	666		4.740
a favore di altri	3.330	798	47	4.175	914	1.056	28	1.998
Totale impegni	14.519	1.365	47	15.931	4.988	1.722	28	6.738

Impegni per strumenti finanziari rappresentati fuori bilancio

La politica finanziaria di Fiat Auto, supportata operativamente dalla società del Gruppo Fiat, Fiat Ge.Va. S.p.A., prevede una gestione accorta e prudente dei rischi connessi con le fluttuazioni dei rapporti di cambio tra le diverse valute nelle quali sono espresse le sue operazioni commerciali e finanziarie.

La politica di Fiat Auto relativamente all'impiego degli strumenti finanziari derivati prevede che gli stessi vengano utilizzati in relazione ai rischi che emergono dalla gestione dei flussi monetari e degli attivi e passivi patrimoniali. Tale gestione è caratterizzata dal prevalere delle attività produttive italiane rispetto a quelle estere che determina un significativo saldo positivo tra esportazioni ed importazioni da cui origina uno sbilancio favorevole tra gli incassi ed i pagamenti in valute estere.

Sono inoltre realizzate operazioni di copertura finalizzate a gestire l'esposizione di Fiat Auto alle fluttuazioni dei tassi di interesse.

Gli strumenti finanziari cui si fa riferimento rientrano principalmente nelle categorie contrattuali dei "domestic currency swaps", delle "options" e, relativamente alle operazioni sui tassi di interesse, nella categoria degli "interest rate swaps".

In particolare, al 31 dicembre 1997 sono in essere operazioni di tale natura per complessivi 14.519 miliardi di lire (4.988 miliardi di lire nel 1996) così articolate:

- operazioni volte a contenere gli effetti della dinamica delle valute per 12.399 miliardi di lire (3.353 miliardi di lire nel 1996);
- operazioni volte a contenere gli effetti delle fluttuazioni dei tassi di interesse per 2.120 miliardi di lire (1.635 miliardi di lire nel 1996).

Tali valori rappresentano l'ammontare del capitale nozionale cui sono riferiti i suddetti contratti.

L'incremento delle operazioni in essere al 31 dicembre 1997, costituite da domestic currency swaps e options valutarie, è da collegarsi agli aumentati volumi di vendita che hanno accresciuto i rischi di fluttuazioni dei tassi di cambio connessi ai maggiori flussi monetari.

Nel conto economico consolidato dell'esercizio sono compresi gli effetti economici delle operazioni che si sono chiuse nel corso del 1997 e l'accertamento dell'utile o delle perdite maturate alla data di inizio dell'operazione fino alla data di chiusura dell'esercizio, per i contratti derivati ancora aperti.

CONTO ECONOMICO

15) RICAVI DELLE VENDITE E DELLE PRESTAZIONI

I ricavi netti consolidati 1997 delle vendite e delle prestazioni ammontano a 50.734 miliardi di lire (42.502 miliardi di lire nel 1996 e 39.093 miliardi di lire nel 1995).

La Fiat Auto S.p.A. e le sue controllate operano prevalentemente in due settori di attività e cioè quello delle vendite di autovetture, veicoli commerciali leggeri e relativi ricambi e quello dei Servizi finanziari. La ripartizione dei ricavi delle vendite e prestazioni per settore di attività e per area geografica di destinazione è la seguente:

(in miliardi di lire)	1997	1996	1995
Settore Auto	47.779	40.449	39.093
Settore Servizi finanziari	2.955	2.053	0
Totale ricavi netti consolidati	50.734	42.502	39.093

(in miliardi di lire)	1997	1996	1995
Italia	21.512	16.761	16.090
Europa (esclusa Italia)	16.541	16.394	14.164
America Latina	11.927	8.468	7.992
Nord America ed altre aree	754	879	847
Totale ricavi netti consolidati	50.734	42.502	39.093

I ricavi netti consolidati non comprendono i ricavi delle vendite realizzate nei confronti di affiliate e società estere comprese nell'area di consolidamento con il metodo dell'integrazione globale e intermediati dalle società Motorcomsa S.A. e Fiat Automoviles Interamericana S.A., società interamente controllate da altre società del Gruppo Fiat. Infatti, come già detto nella nota delle tecniche di consolidamento, la mancata elisione di queste partite determinerebbe una duplicazione dei ricavi e dei costi relativi ai prodotti che attraverso dette società pervengono alle società di Fiat Auto sopra citate. Nel bilancio consolidato 1997 i ricavi ed i costi elisi in coerenza con quanto enunciato ammontano a 1.325 miliardi di lire (2.583 miliardi di lire nel 1996 e 3.464 miliardi di lire nel 1995).

Altri ricavi e proventi

(in miliardi di lire)	1997	1996	1995
Contributi in conto esercizio	10	17	14
Plusvalenze da alienazione	127	114	49
Sopravvenienze attive	454	422	380
Contributi in conto capitale	189	142	137
Altri proventi	650	594	320
Totale altri ricavi e proventi	1.430	1.289	900

Le sopravvenienze attive si riferiscono principalmente a proventizzazione di fondi, a risarcimenti danni e a differenze provenienti da accertamenti dell'esercizio precedente.

I contributi in conto capitale comprendono la quota di competenza dell'esercizio dei contributi erogati dallo Stato italiano a fronte di investimenti nelle aree del mezzogiorno; detti contributi, come già citato nella sezione dei principi contabili, sono trasferiti al conto economico in relazione alla vita utile dei cespiti cui fanno riferimento.

Gli altri proventi comprendono i ricavi residuali rispetto all'attività principale quali in particolare i proventi di locazione di aree attrezzate, provvigioni e royalties attive, rimborsi dazio e diritti doganali all'esportazione, riconoscimenti pubblicitari, recuperi di spese sostenute per conto terzi e altri proventi diversi.

16) COSTI DELLA PRODUZIONE

Personale

	1997	1996	1995
Numero medio dipendenti:			
Dirigenti	1.045	1.018	874
Impiegati e intermedi	25.268	26.481	24.652
Operai	92.088	89.749	91.374
Totale	118.401	117.248	116.900

(in miliardi di lire)	1997	1996	1995
Costi per il personale:			
salari e stipendi	4.092	3.793	3.721
oneri sociali	1.821	1.557	1.512
trattamento di fine rapporto	280	316	356
trattamento di quiescenza e simili	28	34	28
altri costi	35	31	28
Totale costi del personale	6.256	5.731	5.645

Nella voce "altri costi" sono compresi gli oneri relativi a polizze assicurative, erogazioni liberali e sussidi occasionali a favore di dipendenti effettuate dalle società consolidate in conformità ad accordi e regolamenti aziendali.

Spese di ricerca e sviluppo

La Fiat Auto S.p.A. e alcune controllate sostengono ogni anno costi significativi per programmi di ricerca e sviluppo. Questi costi sono interamente imputati al conto economico nell'esercizio in cui sono sostenuti.

Nel 1997 e 1996 le spese di ricerca e sviluppo incluse tra i costi d'esercizio ammontano rispettivamente a 1.036 miliardi di lire e 972 miliardi di lire pari rispettivamente al 2,0% e 2,2% dei ricavi consolidati.

I progetti di ricerca e innovazione comportano attività che si svolgono normalmente nel corso di più anni. In relazione ad una parte di tali progetti Fiat Auto S.p.A. ha richiesto alle Amministrazioni Pubbliche italiane e comunitarie le assistenze finanziarie previste dalla normativa in materia.

A fronte dei progetti in corso di esecuzione nel 1997 la società ha presentato alle Amministrazioni Pubbliche competenti istanze relative ad attività di ricerca per 970 miliardi di lire principalmente afferenti il periodo 1990/1997.

Al 31 dicembre 1997 gli Enti competenti avevano già deliberato finanziamenti a tasso agevolato (tasso medio dell'1,8% circa) per 188 miliardi di lire di cui al 31 dicembre 1997 sono già stati erogati 138 miliardi di lire e deliberato contributi per 106 miliardi di lire di cui 65 miliardi di lire già erogati al 31 dicembre 1997.

I finanziamenti e i contributi erogati nel 1997 ammontano rispettivamente a 21 e 7 miliardi di lire.

Costi di manutenzione

I costi di manutenzione spesi a conto economico sono stati pari a 512 miliardi di lire (440 miliardi di lire nel 1996 e 347 miliardi di lire nel 1995).

Costi di pubblicità

I costi di pubblicità spesi a conto economico sono stati pari a 1.380 miliardi di lire (1.301 miliardi di lire nel 1996 e 1.282 miliardi di lire nel 1995).

Accantonamenti per rischi ed altri accantonamenti

(in miliardi di lire)	1997	1996	1995
Accantonamento a fondo garanzia	520	268	102
Accantonamento a fondo rischi e oneri futuri	620	392	165
Totale accantonamenti	1.140	660	267

L'accantonamento al fondo garanzia rappresenta i costi di competenza dell'esercizio che verranno sostenuti in esercizi successivi a fronte di impegni contrattuali assunti con la clientela.
L'incremento dell'anno è da correlarsi ai maggiori volumi di vendita realizzati nel 1997.

L'incremento dell'accantonamento ai fondi rischi e oneri futuri rispetto al 1996 è sostanzialmente imputabile a controversie legali e fiscali e a vertenze relative alla solvibilità di alcuni fornitori.

Oneri diversi della gestione

Gli oneri diversi della gestione rappresentano la voce residuale dei costi di produzione e si suddividono come segue:

(in miliardi di lire)	1997	1996	1995
Imposte e tasse indirette	257	152	99
Minusvalenza su alienazioni di immobilizzazioni materiali e immateriali	159	119	59
Sopravvenienze passive	84	93	70
Altri oneri di gestione	422	360	219
Totale oneri diversi della gestione	922	724	447

Le sopravvenienze passive sono dovute principalmente a differenze sugli accertamenti dell'anno precedente.

Nell'ambito degli altri oneri di gestione confluiscono spese per risarcimento danni, compensi ad amministratori sindaci e revisori, contributi e quote associative, perdite su crediti, imposte pagate all'estero e imposte non recuperate, liberalità a favore di terzi e di dipendenti, spese di rappresentanza ed altri costi da recuperare.

17) PROVENTI E ONERI FINANZIARI

Proventi da partecipazioni

(in miliardi di lire)	1997	1996	1995
Plusvalenza da alienazione partecipazioni		2	
Crediti d'imposta su dividendi società controllate	17	14	44
Totale proventi da partecipazioni	17	16	44

Altri proventi finanziari

(in miliardi di lire)	1997	1996	1995
Da crediti iscritti nelle immobilizzazioni:	22	13	9
imprese controllate			
imprese collegate	2	2	2
altri	20	11	7
Da titoli iscritti nell'attivo circolante che non costituiscono partecipazioni	92	28	177
Da proventi diversi dai precedenti:	1.171	1.190	1.563
imprese controllate	1	1	1
imprese collegate	3		
altri	1.167	1.189	1.562
interessi verso banche ed altri crediti	619	668	856
sconti attivi e altri proventi	22	28	24
proventi da operazioni finanziarie fuori bilancio	202	277	165
differenze cambio attive finanziarie	94	62	162
differenze cambio attive commerciali	230	154	355
Totale altri proventi finanziari	1.285	1.231	1.749

Interessi ed altri oneri finanziari

(in miliardi di lire)	1997	1996	1995
Da imprese collegate	8	11	
Da altri:	1.464	1.327	1.776
interessi verso banche	203	215	248
interessi su debiti commerciali ed altri debiti	47	13	43
sconti passivi ed altri oneri	240	328	435
oneri su strumenti finanziari fuori bilancio	417	204	239
interessi su debiti verso altri finanziatori	282	286	337
differenze cambio passive finanziarie	91	38	89
differenze cambio passive commerciali	184	243	385
Totale interessi ed altri oneri finanziari	1.472	1.338	1.776

18) RETTIFICHE DI VALORE DI ATTIVITÀ FINANZIARIE

(in miliardi di lire)	1997	1996	1995
Rivalutazioni di partecipazioni	70	101	29
Svalutazioni:	(199)	(351)	(93)
di partecipazioni	(91)	(60)	(92)
di immobilizzazioni finanziarie che non costituiscono partecipazioni	(2)	(1)	
di titoli iscritti nell'attivo circolante che non costituiscono partecipazioni	(7)		
di crediti finanziari	(99)	(290)	(1)
Totale rettifiche di valore di attività finanziarie	(129)	(250)	(64)

Le rivalutazioni e le svalutazioni di partecipazioni si riferiscono alla quota di risultato netto di competenza di Fiat Auto maturata nel 1997 dalle società consolidate con il metodo del patrimonio netto nonché le svalutazioni di competenza diretta delle altre imprese consolidate al costo.

19) PROVENTI E ONERI STRAORDINARI

(in miliardi di lire)	1997	1996	1995
PROVENTI STRAORDINARI			
Plusvalenze da alienazione:	7	27	8
di partecipazioni	1	17	
di immobilizzazioni materiali e immateriali	6	10	8
Altri proventi:	19	213	10
sopravvenienze attive	9	6	1
altri proventi	10	207	9
Totale proventi straordinari	26	240	18
ONERI STRAORDINARI			
Minusvalenze da alienazione:	(10)	(6)	(8)
di partecipazioni		(6)	(8)
di immobilizzazioni materiali	(10)		
Imposte relative esercizi precedenti			(2)
Altri oneri:	(38)	(31)	
sopravvenienze passive	(3)	(1)	
altri oneri	(35)	(30)	
Totale oneri straordinari	(48)	(37)	(10)
Totale delle partite straordinarie	(22)	203	8

La voce "altri proventi straordinari" comprende 5 miliardi di lire relativi a cessioni di ramo aziendale a Fenice S.p.A. e Fiat Ges.co. S.c.p.A..

La voce "altri oneri straordinari" comprende principalmente oneri sostenuti da società estere per la propria riorganizzazione aziendale.

20) IMPOSTE SUL REDDITO DELL'ESERCIZIO

Le imposte stanziate nel conto economico consolidato sono le seguenti:

(in miliardi di lire)	1997	1996	1995
Imposte sul reddito dell'esercizio correnti	377	351	100
Imposte sul reddito dell'esercizio differite	(46)	41	59
Accantonamento per oneri fiscali potenziali	37	15	
Totale imposte sul reddito	368	407	159

Nel bilancio consolidato 1997 le imposte sul reddito dell'esercizio fanno capo essenzialmente a redditi conseguiti da società estere e da società dei servizi finanziari.

Nel 1997 e 1996 Fiat Auto S.p.A. e le sue controllate hanno beneficiato dell'utilizzo di perdite fiscali accumulate in esercizi precedenti che hanno consentito di ridurre il carico d'imposta dei due esercizi rispettivamente di 49 miliardi di lire e 16 miliardi di lire. Le medesime società potrebbero ancora beneficiare in futuro di risparmi d'imposta stimabili al 31 dicembre 1997 in 1.465 miliardi di lire (2.318 miliardi di lire nel 1996) conseguenti al riporto a nuovo di perdite fiscali ed altre esenzioni accumulate fino a tale data. La riduzione dei futuri risparmi d'imposta verificatasi nell'esercizio è sostanzialmente imputabile alla fusione di Sifi S.p.A., Sofigem S.r.l., Immobiliare Bruino S.p.A. e Sevel Campania S.p.A. in Fiat Auto S.p.A..

21) ALTRE INFORMAZIONI PER AREA GEOGRAFICA

	1997		1996		1995	
(in miliardi di lire)	Totale attività	Totale investimenti	Totale attività	Totale investimenti	Totale attività	Totale investimenti
Italia	34.029	1.640	30.360	1.855	24.457	2.476
Europa (escluso Italia)	15.128	382	12.986	230	6.571	82
America Latina	14.783	558	8.546	1.161	5.082	733
Africa	61	17	49	2		
Totale	64.001	2.597	51.941	3.248	36.110	3.291

22) AMMONTARE DEI COMPENSI AD AMMINISTRATORI E SINDACI

(in milioni di lire)	1997	1996	1995
Amministratori	200	200	200
Sindaci	280	280	280
Totale compensi	480	480	480

NOTA INTEGRATIVA

ALLEGATI

- 1 Società incluse nel bilancio consolidato con il metodo dell'integrazione globale
- 2 Rendiconto finanziario consolidato
- 3 Conversione dei bilanci delle consociate estere

SOCIETÀ INCLUSE NEL BILANCIO CONSOLIDATO CON IL METODO DELL'INTEGRAZIONE GLOBALE

ALLEGATO 1

RAGIONE SOCIALE	SEDE LEGALE	NAZIONE	CAPITALE SOCIALE	VALUTA	% 1997 FIAT AUTO	% 1996 FIAT AUTO
SOCIETÀ CAPOSETTORE						
Fiat Auto S.p.A.	Torino	Italia	2.000.000.000.000	Lit.		
CONTROLLATE ITALIANE:						
FMA S.p.A.	Pratola Serra (AV)	Italia	588.819.633.000	Lit.	100,00	100,00
Fiat Auto Corse S.p.A.	Torino	Italia	10.224.000.000	Lit.	100,00	100,00
Fiat Auto Mains S.r.l.	Torino	Italia	500.000.000	Lit.	100,00	100,00
Fiat Auto Var S.r.l.	Torino	Italia	20.000.000.000	Lit.	100,00	100,00
Fiat Ges.co S.c.p.A.	Torino	Italia	5.442.000.000	Lit.	(1)	95,00
Fiat Sava S.p.A.	Torino	Italia	166.270.000.000	Lit.	100,00	100,00
FIDIS S.p.A.	Torino	Italia	740.000.000.000	Lit.	100,00	100,00
Fidiscard S.p.A.	Torino	Italia	3.000.000.000	Lit.	(2)	100,00
Maserati Partecipazioni S.p.A.	Modena	Italia	55.000.000.000	Lit.	100,00	100,00
Pro.ca.r. International S.p.A.	Torino	Italia	30.000.000.000	Lit.	100,00	100,00
SATA S.p.A.	Melfi (PZ)	Italia	532.000.000.000	Lit.	100,00	100,00
Savafactoring S.p.A.	Torino	Italia	39.750.000.000	Lit.	(3)	100,00
Savagest S.p.A.	Torino	Italia	31.730.000.000	Lit.	100,00	100,00
Savafin S.p.A.	Torino	Italia	1.000.000.000	Lit.	100,00	100,00
Sava-Leasing S.p.A.	Torino	Italia	70.000.000.000	Lit.	100,00	100,00
Savarent S.p.A.	Torino	Italia	5.000.000.000	Lit.	100,00	100,00
SIFI S.p.A.	Torino	Italia	450.000.000.000	Lit.	(4)	100,00
Sifind S.p.A.	Torino	Italia	20.000.000.000	Lit.	(2)	100,00
Sofigem S.r.l.	Torino	Italia	100.000.000.000	Lit.	(4)	100,00
Targa Assistance S.r.l.	Torino	Italia	500.000.000	Lit.	100,00	100,00
Targa Service S.r.l.	Torino	Italia	20.000.000.000	Lit.	100,00	100,00
CONTROLLATE ESTERE:						
Alfa Romeo Svizzera S.A.	Paradiso-Lugano	Svizzera	1.800.000	Fr.Sv.	100,00	100,00
Banco Fiat S.A.	San Paolo	Brasile	217.973.803	R\$	100,00	100,00
Cormec - Cordoba Mecanica S.A.	Cordoba	Argentina	44.632.515	\$	100,00	100,00
Fahag Immobilien und Finanz. A.G.	Zurigo	Svizzera	500.000	Fr.Sv.	100,00	100,00
Fiat Auto (Belgio) S.A.	Bruxelles	Belgio	403.000.000	Fr.B.	100,00	100,00
Fiat Auto (France) S.A.	Levallois-Perret	Francia	50.000.000	Fr.Fr.	100,00	100,00
Fiat Auto (Ireland) Ltd.	Dublino	Irlanda	4.000.000	Punts	100,00	100,00
Fiat Auto (Suisse) S.A.	Ginevra	Svizzera	33.500.000	Fr.Sv.	100,00	100,00
Fiat Auto (U.K.) Ltd.	Slough-Berks	Gran Bretagna	44.600.000	Lst.	100,00	100,00
Fiat Auto Argentina S.A.	Buenos Aires	Argentina	363.000.000	\$	100,00	100,00
Fiat Auto España S.A.	Alcalà de Henares-Madrid	Spagna	100.000.000	Pts.	100,00	100,00
Fiat Auto Financial Services Ltd.	Slough-Berks	Gran Bretagna	600.000	Lst.	100,00	100,00
Fiat Auto Hellas S.A.	Atene	Grecia	397.220.000	Dr.	100,00	100,00
Fiat Auto Location S.a.s.	Levallois-Perret	Francia	10.250.000	Fr.Fr.	60,00	(5)
Fiat Auto Maroc S.A.	Casablanca	Marocco	35.000.000	Dirham	100,00	100,00
Fiat Auto Nederland B.V.	Amsterdam	Olanda	4.000.000	F.Ol.	100,00	100,00
Fiat Auto Poland S.A.	Bielsko Biala	Polonia	660.334.600	Zloty	78,45	78,45
Fiat Auto Portuguesa S.A.	Lisbona	Portogallo	1.600.000.000	Esc.	100,00	100,00
Fiat Auto Trading S.A.	Betim-Minas Gerais	Brasile	641.286	R\$	100,00	100,00
Fiat Automobil A.G.	Heilbronn a/Neckar	Germania	95.000.000	D.M.	100,00	100,00
Fiat Automobiler Danmark A/S	Glostrup	Danimarca	55.000.000	Kr.D.	100,00	100,00
Fiat Automoveis S.A. - FIASA	Betim-Minas Gerais	Brasile	383.626.669	R\$	100,00	100,00

RAGIONE SOCIALE	SEDE LEGALE	NAZIONE	CAPITALE SOCIALE	VALUTA	% 1997	% 1996
					FIAT AUTO	FIAT AUTO
Fiat Automoviles Venezuela C.A.	La Victoria	Venezuela	5.244.850.000	Bolivar	100,00	100,00
Fiat Adm.Consorcios Ltda	San Paolo	Brasile	36.216.890	R\$	100,00	100,00
Fiat Bank Gmbh (Germania)	Heilbronn a/Neckar	Germania	77.400.000	D.M.	100,00	100,00
Fiat Credit Belgio S.A.	Bruxelles	Belgio	150.000.000	Fr.B.	100,00	100,00
Fiat Credit France S.A.	Levallois-Perret	Francia	71.000.000	Fr.Fr.	100,00	(6)
Fiat Credit Hellas Comm S.A. of Vehicles	Atene	Grecia	200.000.000	Dr.	100,00	100,00
Fiat Credit Nederland B.V.	Maarssen	Olanda	6.800.000	F.Ol.	100,00	100,00
Fiat Credito Argentina S.A.	Buenos Aires	Argentina	25.000.000	\$	100,00	(5)
Fiat Credito Portugal S.A.	Lisbona	Portogallo	1.560.000.000	Esc.	100,00	100,00
Fiat Distribuidora Portugal Ltda	Lisbona	Portogallo	100.000.000	Esc.	100,00	100,00
Fiat Factoring S.A.	Levallois-Perret	Francia	15.000.000	Fr.Fr.	100,00	100,00
Fiat Factoring Soc. de Fomento Comer. Ltda	San Paolo	Brasile	20.497.470	R\$	99,99	99,99
Fiat Finance Netherlands B.V.	Amsterdam	Olanda	27.500.000	F.Ol.	100,00	100,00
Fiat Finance N.V.	Curacao	Antille Olandesi	21.800.000	F.Ol.	100,00	100,00
Fiat Finance S.A. (Suisse)	Schlieren	Svizzera	24.100.000	Fr.Sv.	100,00	100,00
Fiat France Particip. Financieres S.A.	Parigi	Francia	175.000.000	Fr.Fr.	100,00	100,00
Fiat Finansiering A.S.	Copenaghen	Danimarca	13.000.000	Kr.D.	100,00	100,00
Fiat Lease Auto S.n.c.	Levallois-Perret	Francia	32.500.000	Fr.Fr.	99,99	(6)
Fiat Leasing Gmbh & Co. OHG	Heilbronn a/Neckar	Germania	24.004.000	D.M.	100,00	100,00
Fiat Leasing Portugal S.A.	Lisbona	Portogallo	750.000.000	Esc.	100,00	100,00
Fiat Leasing S.A. - Arredamento Mercantil	San Paolo	Brasile	85.359.655	R\$	100,00	100,00
Fiat Leasing Verwaltungs Gmbh	Heilbronn a/Neckar	Germania	50.000	D.M.	100,00	100,00
Fiat Location Auto S.n.c.	Levallois-Perret	Francia	500.000	Fr.Fr.	99,98	(6)
Fiat Servicios Tecnicos em Adm. Ltda	San Paolo	Brasile	38.902.042	R\$	100,00	100,00
Fiat Versicherungsdienst Gmbh	Heilbronn a/Neckar	Germania	50.000	D.M.	51,00	51,00
Inmap 2000 España S.L.	Madrid	Spagna	2.000.000.000	Pts.	100,00	100,00
Inmap 2000 (U.K.) Ltd	Londra	Gran Bretagna	12.000.000	Lst.	100,00	100,00
Intermap (Belgio) S.A.	Waterloo	Belgio	300.000.000	Fr.B.	100,00	100,00
Intermap (France) S.A.	Parigi	Francia	25.406.400	Fr.Fr.	100,00	(6)
Intermap (Nederland) B.V.	Amsterdam	Olanda	200.000	F.Ol.	100,00	100,00
Parfi S.a.r.l.	Parigi	Francia	50.000	Fr.Fr.	100,00	100,00
Pro.Ca.R. Deutschland Gmbh	Francoforte	Germania	2.000.000	D.M.	100,00	100,00
Sofice S.A.	Levallois-Perret	Francia	20.960.000	Fr.Fr.	99,36	99,36
Société Immobiliere Joker S.A.	Ginevra	Svizzera	50.000	Fr.Sv.	100,00	100,00

(1) Società consolidata all'Equity Method nel 1997

(2) Società fusa per incorporazione in Fiat Sava S.p.A. nel 1997

(3) Società fusa per incorporazione in Savagest S.p.A. nel 1997

(4) Società fusa per incorporazione in Fiat Auto S.p.A. nel 1997

(5) Società costituita nel 1997

(6) Società consolidata all'Equity Method nel 1996

RENDICONTO FINANZIARIO CONSOLIDATO

ALLEGATO 2

(in miliardi di lire)		1997	1996	1995
A)	DISPONIBILITÀ LIQUIDE ALL'INIZIO DELL'ANNO	684	605	507
B)	DISPONIBILITÀ MONETARIE GENERATE (ASSORBITE) DALLE OPERAZIONI DELL'ESERCIZIO:			
	Utile prima della quota di competenza degli azionisti terzi	779	(75)	616
	Ammortamenti	3.224	2.919	2.464
	Variazione netta del fondo trattamento fine rapporto dipendenti	61	56	50
	Plusvalenze nette da realizzo immobilizzazioni	34	(21)	9
	Variazione del capitale d'esercizio:			
	Crediti commerciali	(688)	(592)	342
	Rimanenze nette	(1.206)	385	(969)
	Debiti commerciali	1.818	(1.331)	526
	Altri debiti, crediti, ratei e risconti	(750)	109	(382)
	Fondo imposte ed altri fondi	302	106	(58)
	Variazione area di consolidamento	56	135	
	Totale	3.630	1.691	2.598
C)	DISPONIBILITÀ MONETARIE GENERATE (ASSORBITE) DALLE ATTIVITÀ DI INVESTIMENTO:			
	Investimenti in:			
	Immobilizzazioni materiali	(2.597)	(3.248)	(3.291)
	Partecipazioni	(126)	(82)	(66)
	Beni immateriali e costi pluriennali	(185)	(127)	(119)
	Contributi su investimenti	246	158	510
	Realizzo della vendita di immobilizzazioni	514	391	312
	Variazione netta dei crediti finanziari	(10.892)	(12.092)	1.656
	Altre variazioni (incluse acquisizioni di società consolidate ed altre variazioni nell'area di consolidamento)	(3.720)	(2.337)	(436)
	Totale	(16.760)	(17.337)	(1.434)
D)	DISPONIBILITÀ MONETARIE GENERATE (ASSORBITE) DALLE ATTIVITÀ DI FINANZIAMENTO:			
	Nuovi finanziamenti	7.901	4.953	907
	Rimborso di finanziamenti	(2.862)	(2.194)	(767)
	Variazione netta dei debiti finanziari a breve termine	7.140	13.381	(1.506)
	Aumento di capitale	696		300
	Distribuzione dividendi		(415)	
	Totale	12.875	15.725	(1.066)
E)	VARIAZIONE NETTA DELLE DISPONIBILITÀ MONETARIE	(255)	79	98
F)	DISPONIBILITÀ LIQUIDE AL 31 DICEMBRE	429	684	605

CONVERSIONE DEI BILANCI DELLE CONSOCIATE ESTERE

ALLEGATO 3

I principali tassi di cambio utilizzati per la conversione alla Lira italiana dei bilanci 1997 e 1996 espressi in valuta estera sono stati i seguenti:

	Medi 1997	al 31.12.1997	Medi 1996	al 31.12.1996
Dollaro USA	1.703,4	1.759,2	1.543,0	1.530,6
Franco belga	47,6	47,6	49,9	47,7
Franco francese	291,8	293,4	301,8	291,3
Franco svizzero	1.174,0	1.209,9	1.250,9	1.131,6
Marco tedesco	982,2	981,7	1.026,3	982,7
Sterlina inglese	2.789,5	2.913,0	2.408,1	2.583,9
Punt irlandese	2.581,5	2.515,1	2.469,0	2.558,7
Corona danese	257,8	257,7	266,2	256,9
Fiorino olandese	872,7	871,1	915,9	875,6
Escudo portoghese	9,7	9,6	10,0	9,8
Peseta spagnola	11,6	11,6	12,2	11,7
Real brasiliano	1.580,6	1.576,9	1.532,1	1.473,7
Peso argentino	1.703,8	1.759,5	1.543,0	1.530,6
Bolivar venezuelano (*)	3,5	3,5	4,3	3,2
Zloty polacco	520,1	499,8	566,9	531,4

(*) I bilanci delle controllate operanti nei Paesi ad alto tasso di inflazione sono stati convertiti ai cambi correnti di fine periodo in linea con il principio internazionale N° 29 emesso dallo IASC.

Price WaterhouseAgli Azionisti della
FIAT AUTO SpA**BILANCIO CONSOLIDATO AL 31 DICEMBRE 1997****RELAZIONE DELLA SOCIETÀ DI REVISIONE**

Abbiamo assoggettato a revisione contabile il bilancio consolidato del Gruppo FIAT AUTO al 31 dicembre 1997.

Il nostro esame è stato svolto secondo gli statuiti principi di revisione e, in conformità a tali principi, abbiamo fatto riferimento alle norme di legge che disciplinano il bilancio consolidato interpretate ed integrate dai corretti principi contabili enunciati dai Consigli Nazionali dei Dottori Commercialisti e dei Ragionieri.

Lo stato patrimoniale ed il conto economico consolidati presentano a fini comparativi i valori dell'esercizio precedente. Per il giudizio sul bilancio consolidato dell'esercizio precedente si fa riferimento alla nostra relazione emessa in data 14 maggio 1997.

A nostro giudizio, il sopra menzionato bilancio consolidato nel suo complesso è stato redatto con chiarezza e rappresenta in modo veritiero e corretto la situazione patrimoniale e finanziaria ed il risultato economico del Gruppo FIAT AUTO per l'esercizio chiuso al 31 dicembre 1997, in conformità alle norme che disciplinano il bilancio consolidato, richiamate nel secondo paragrafo.

Price Waterhouse SpA

Un amministratore

Marco Visconti
(Revisore contabile)

Torino, 18 maggio 1998

RELAZIONE DEL COLLEGIO SINDACALE AL BILANCIO CONSOLIDATO

Signori azionisti,

il Consiglio di Amministrazione ci ha consegnato, congiuntamente al bilancio d'esercizio della Vostra società, il bilancio consolidato al 31 dicembre 1997 relativo all'insieme delle imprese da essa controllate ed ad essa collegate. Esso comprende lo stato patrimoniale, il conto economico e la nota integrativa redatti in conformità alla struttura prevista dal Decr. Lgs. n. 127/91.

In tale bilancio, il patrimonio netto complessivo è di lire 11.510 miliardi, di cui lire 282 miliardi spettante ai soci di minoranza delle società controllate, consolidate con il metodo integrale; il risultato netto consolidato è pari ad un utile di lire 743 miliardi dopo aver scorporato la quota di competenza di azionisti terzi pari a lire 36,4 miliardi.

Dai risultati dei controlli eseguiti dalla società di revisione Price Waterhouse, incaricata della certificazione del bilancio, nonché da quelli delle verifiche effettuate e delle conferme richieste direttamente, i dati del bilancio sono apparsi corrispondenti alle risultanze contabili della controllante Fiat Auto e alle informazioni trasmesse dalle società comprese nell'area di consolidamento.

Sempre sulla base dei risultati dei controlli, forniti dalla stessa società di revisione Price Waterhouse, e di quelli direttamente eseguiti riteniamo che la definizione dell'area di consolidamento, la scelta dei metodi di consolidamento, e le procedure seguite per la loro applicazione, abbiano consentito di rappresentare la struttura

patrimoniale e finanziaria e le classi significative dei valori reddituali con adeguata chiarezza e nel rispetto degli schemi di stato patrimoniale e di conto economico previsti dalla legge.

Le regole che sono state seguite al fine di garantire l'omogeneità dei valori delle imprese consolidate nonché i criteri di determinazione dei valori, cui è stato fatto riferimento, sono apparsi idonei al corretto calcolo del patrimonio e del risultato reddituale di Gruppo.

Quest'ultimo è poi stato raccordato ai corrispondenti flussi di disponibilità monetarie, mediante il rendiconto finanziario di cui è stata arricchita la nota integrativa, ponendo in evidenza le condizioni di liquidità del Gruppo.

Il Consiglio di Amministrazione, presentando il bilancio consolidato, congiuntamente al bilancio di esercizio, ha provveduto ad adempiere gli obblighi informativi previsti dall'art. 2428 del codice civile e dall'art. 40 del Decr. Lgs. n. 127/91, con un documento dall'aspetto formale unitario.

All'interno di tale documento denominato "Relazione sulla gestione", le specifiche informazioni riguardanti il Gruppo ed i suoi risultati economici e finanziari sono contenute nella parte generale e nel capitolo "Analisi dei risultati reddituali e della situazione patrimoniale e finanziaria". Queste informazioni che, nel loro insieme, adempiono alle prescrizioni del già citato art. 40 del Decr. Lgs. n. 127/91, appaiono coerenti con i dati in cifre contenuti nello stato patrimoniale, nel conto economico e nella nota integrativa del bilancio consolidato.

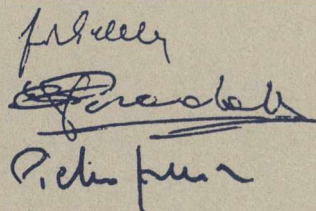
Torino, 29 aprile 1998

I Sindaci

Federico Gamna

Giovanni Peradotto

Pietro Fornier



Fiat Auto S.p.A.
Direzione Marketing
e Commerciale - Pubblicità
Edizioni

Redazione:
Fiat Ges.co. S.c.p.A.

Progetto grafico e Coordinamento tecnico:
Satiz - Torino

Printed in Italy
S.A.N. - Torino 1998

Pubblicazione stampata
su carte senza cloro e riciclata.



